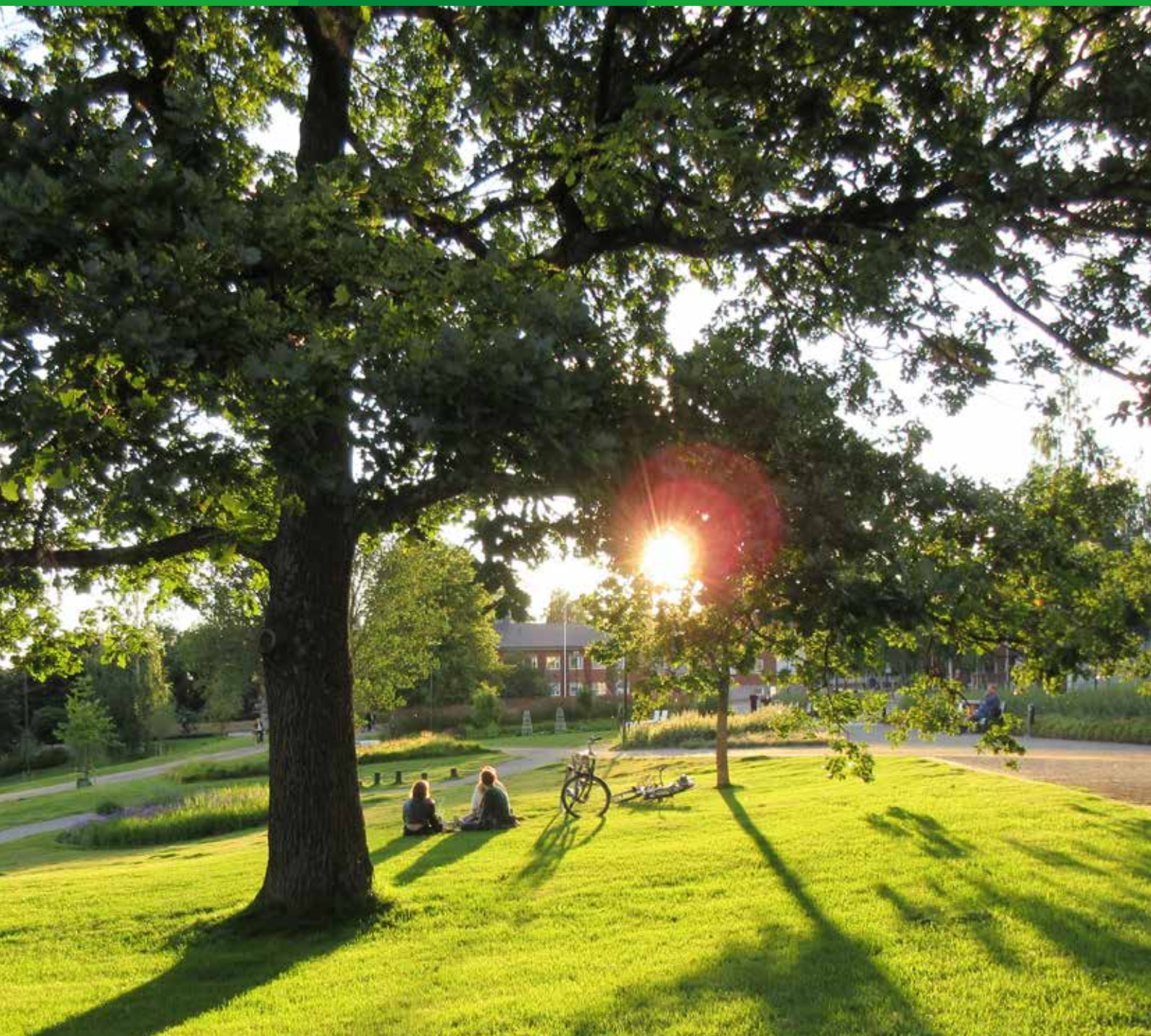


# Umeåbornas konsumtionsvanor och attityder till hållbar konsumtion

*Sammanställning av konsumtionsvaneundersökning 2018*



# Innehåll

<b>Inledning</b> .....	<b>3</b>
<b>Konsumtionsvaneundersökning</b> .....	<b>4</b>
<b>Sammanfattning av Umeås klimatavtryck ur konsumtionsperspektiv</b> .....	<b>5</b>
Fokusområden.....	5
Resultat från beräkning av lokalt klimatavtryck .....	5
Skillnader mellan olika områden i Umeå .....	7
<b>Resvanor och attityder till hållbart resande</b> .....	<b>9</b>
Resornas klimatavtryck.....	9
Attityder till att resa mer hållbart.....	9
Äga eller dela bil .....	11
Förutsättningar för cykling .....	12
Motivation till förändrat färd sätt .....	12
<b>Matkonsumtion och attityder till hållbar mat</b> .....	<b>14</b>
Attityder till vegetariskt och veganskt.....	16
Ekologisk mat.....	16
Planering av inköpen .....	17
<b>Kläder, möbler, teknik och andra prylar</b> .....	<b>18</b>
Många köper nytt.....	18
Internethandel.....	19
<b>Konsumtion av hushållsel och uppvärmning</b> .....	<b>20</b>
Få vet om deras el är miljömärkt.....	21
Skillnader mellan boendeformer .....	21
<b>Attityder till att dela produkter och tjänster</b> .....	<b>22</b>
Motiv för att dela.....	24
<b>Vana att källsortera</b> .....	<b>25</b>
<b>Syn på den egna klimatpåverkan</b> .....	<b>26</b>
Sparandets klimatpåverkan .....	27
<b>Synen på att ändra vanor för klimatet</b> .....	<b>28</b>
<b>Inkomst och klimatpåverkan</b> .....	<b>29</b>
Livsmedel .....	29
Resor .....	30
Kläder och prylar .....	30
<b>Slutsatser</b> .....	<b>30</b>

## Kontaktpersoner:

Anna Gemzell, projektledare  
Den koldioxidsnåla platsen 2016-2019  
anna.gemzell@umea.se, 090-16 16 96

Ebba Sundström, samhällsplanerare  
ebba.sundstrom@umea.se, 090-16 49 65

[www.umea.se/konsumtionsvanor](http://www.umea.se/konsumtionsvanor)

**Omslagsbild:** Umeå Kommun

# Inledning

Sveriges koldioxidutsläpp inom landets gränser har successivt minskat sedan 1990. Tas hänsyn till svenskarnas konsumtion, varav en stor del som inte produceras i Sverige, är avtrycket dock betydligt högre. Enligt Naturvårdsverket har Sveriges utsläpp av produkter som produceras och importeras för slutanvändning i Sverige ökat med närmare 50 procent sedan början på nittio-talet. Detta gör att fokus även behöver läggas på vilken klimatpåverkan vår konsumtion har, vid sidan om territoriella utsläpp som idag är dominerande.

De svenska konsumtionsbaserade utsläppen ligger idag på omkring tio ton koldioxid per person och år. Samtidigt visar preliminära beräkningar att om vi ska nå Parisavtalets målsättning, där den globala uppvärmningen inte får bli mer än två grader, behöver vi minska utsläppen från konsumtionen till ca ett ton koldioxid per person och år. Hushållen står för 62 procent av klimatpåverkan medan de resterande 38 procenten kommer från offentlig sektor och investeringar. Samtidigt som vi konsumerar mer än någonsin så tror vi inte det själva. Gapet mellan upplevd och faktiskt konsumtion har ökat de senaste åren enligt SOM-institutens årliga konsumtionsrapport. Konsumtionen av secondhand har minskat samtidigt som vi spenderar nästan dubbelt så mycket på transporter som vi själva tror. Vi konsumerar även inredning som aldrig förr medan köp av ekologiska och kravmärkta produkter har börjat plana ut.

Umeå kommun har antagit en tolvårig strategisk plan för 2016 till 2028. I den strategiska planen är det övergripande målet att kommunen ska växa och utvecklas hållbart utifrån ett ekologiskt, ekonomiskt, socialt och kulturellt perspektiv med visionen om 200 000 invånare år 2050. Umeå kommun har under 2019 tillsammans med de kommunala bolagen tagit fram förslag till uppdaterade miljömål som väntas beslutas under 2020.

Projektet Den koldioxidsnåla platsen var ett klimatprojekt som syftade till att göra det enklare för Umeås invånare att göra hållbara val i vardagen och minska klimatpåverkan från resor, boende och konsumtion. För att få en bättre kunskap om konsumtionens klimatavtryck i Umeå genomförde projektet under 2018 en konsumtionsvaneundersökning bland kommunens invånare. Undersökningen har sedan legat till grund för en klimatberäkning utförd av Stockholm Environment Institute. Resultatet från undersökningen och beräkningen ger värdefull kunskap för politiker och tjänstemän i arbetet med att skapa förutsättningar för invånarna att leva mer hållbart.

# Konsumtionsvaneundersökning

Konsumtionsvaneundersökningen genomfördes 2018 med ett statistiskt representativt urval av 4 004 personer i åldern 20-84år. Undersökningen gjordes med ett stratifierat urval. Stratifieringen skedde genom slumpmässigt urval inom sju geografiska områden och varje stratum innehöll 572 personer. Av dessa totalt 4004 personer var det 1475 personer som besvarade enkäten. Detta ger en svarsfrekvens på 37 procent. Andelen kvinnor var övervägande med 54 procent. Det var även en överrepresentation av äldre, boende i villa och högskole- eller universitetsutbildade. Enkäten bestod av 54 frågor kopplade till bostaden, resor, mat, kläder och prylar samt ett antal värderingsfrågor.

Undersökningen bygger på deltagarnas egna uppskattningar och det finns alltid en risk för över- eller underskattningar.

I konsumtionsvaneundersökningen ställdes inte enbart frågor om deltagarnas konsumtionsvanor utan också om deras attityder till olika företeelser som kan minska klimatpåverkan. I den här rapporten ligger huvudfokus på undersökningens kvalitativa frågor, som inte har varit möjliga att klimatberäkna och därför inte ingår i SEI:s slutrapport. Det handlar till exempel om hur respondenterna ställer sig till att ändra till mer hållbara färdssätt, äta mer växtbaserat eller köpa second hand.

# Umeås klimatavtryck ur konsumtionsperspektiv – en sammanfattning

Konsumtionsvaneundersökningen har legat till grund för en beräkning av det lokala klimatavtrycket ur ett konsumtionsperspektiv. Beräkningen är utförd av Stockholm Environment Institute (SEI) och i det här avsnittet presenteras metoder och resultat av beräkningen kortfattat.

För fördjupad information om klimatberäkningen hänvisar vi till rapporten "Konsumtionsbaserade utsläpp i Umeå kommun – resultat av konsumtionsvaneundersökningen 2018".

I några delar kompletterades enkätens frågor med viss nationell statistik över ett svenskt genomsnitt. Vid beräkningen använde SEI sig av en blandning av input/output metodik och livscykelanalys kopplat till emissionsfaktorer.

## Fokusområden

I sin rapport identifierar SEI fyra fokusområden för minskad klimatpåverkan från konsumtion. Enligt SEI räcker det inte att fokusera på ett eller ett par konsumtionsområden för att närma målet om ett ton koldioxidekvivalenter (CO<sub>2</sub>e) per person och år, utan det behövs att varje område adresseras. De fokusområden som identifierades är:

- Resande (Flygresande samt bilanvändning)
- Livsmedel (Köttkonsumtion, mjölkprodukter samt matsvinn)
- Boende (Boende och energi)
- Kläder och prylar

Samtliga områden identifierades som viktiga områden där snabba utsläppsminskningar är möjliga. SEI menar att Umeå kommun genom konsumtionsvaneundersökningen har initierat ett ambitiöst arbete för att bättre förstå Umeåbornas konsumtionsvanor och på så sätt får ett bättre underlag för beslut om styrmedel och åtgärder som behövs för att stimulera Umeåborna till mer hållbara konsumtionsmönster.

## Beräkning av lokalt klimatavtryck

Deltagarna i undersökningen genererar i genomsnitt 9,77 ton CO<sub>2</sub>e per person och år. Tillsammans med klimatpåverkan från offentlig sektor och investeringar som sammantaget är 3,9 ton CO<sub>2</sub>e blir den totala klimatpåverkan bland respondenterna 13,7 ton per person och år.



Om vi istället skalar resultatet till hela befolkningen, även de åldersgrupper som inte finns representerade bland deltagarna, är Umeåbornas klimatavtryck 7,5 ton CO<sub>2</sub>e per person och år och 11,47 ton CO<sub>2</sub>e med utsläppen från offentlig sektor och investeringar inräknade.

Det nationella genomsnittet var 2018 10,66 CO<sub>2</sub>e, där hushållen står för ungefär 62 procent och offentlig sektor för resterande 38 procent. Den största skillnaden är att Umeå har betydligt högre klimatpåverkan från transporter. Umeåborna i undersökningen både flyger och åker mer bil än Sveriges genomsnitt. SEI konstaterar dock att det är svårt att jämföra Umeås resultat med det nationella genomsnittet då metoderna för beräkning skiljer sig på några viktiga punkter.

Diagram 1. **Fördelning av hushållens totala utsläpp, exklusive offentlig sektor och privata investeringar (procent).**

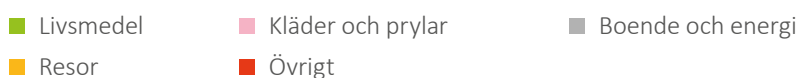


Diagram 1 visar fördelningen av hushållens olika källor till klimatpåverkan baserat på deras konsumtion. Resor är den konsumtionskategori som genererar störst påverkan (4,7 ton/person) bland respondenterna, följt av livsmedel (2,5 ton/person). Kläder och prylar (1,2 ton/person) har ungefär lika stor påverkan som boende och energi (ett ton/person). Övrig konsumtion som kultur och fritid svarar för en mindre del (0,3 ton/person) vilket var väntat eftersom dessa aktiviteter i de flesta fall orsakar väldigt små utsläpp.

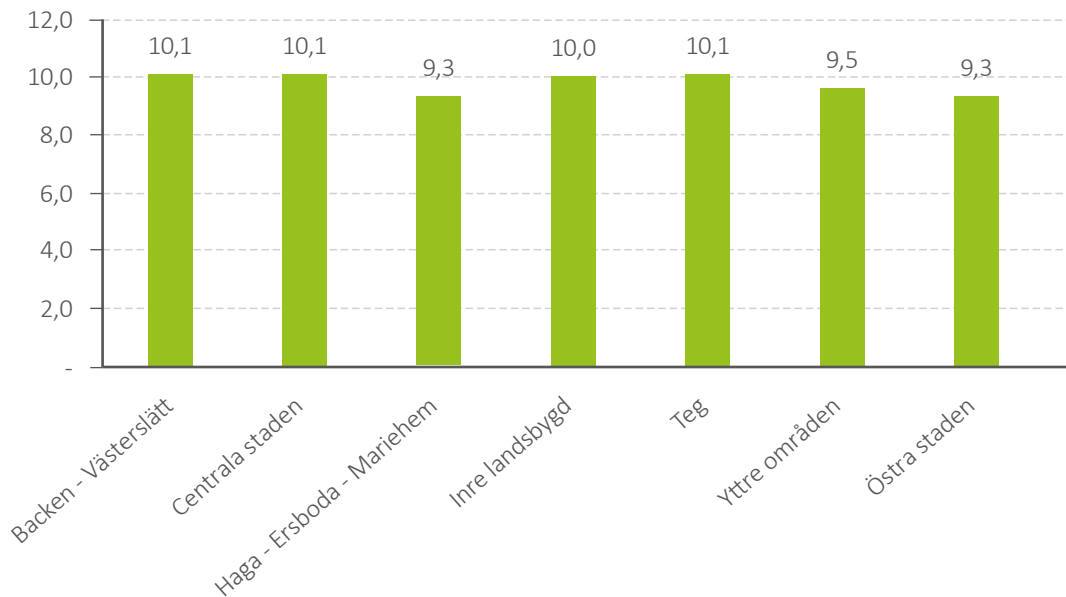
### Skillnader mellan olika områden i Umeå

Klimatpåverkan skiljer sig mellan olika delar av Umeå. Det finns också demografiska skillnader i inkomst och ålder vilket kan vara en underliggande faktor till de skillnader vi kan se mellan olika områden i Umeå. Det genomsnittliga klimatavtrycket för varje stadsdel i Umeå är omkring nio till tio ton CO<sub>2</sub>e per person och år. Ingen av stadsdelarna är med andra ord i närheten av ett ton CO<sub>2</sub>e per person och år som brukar beskrivas som en hållbar nivå på lång sikt. Den stadsdel som har den lägsta klimatpåverkan är Ersboda-Haga-Mariehem med 9,25 ton CO<sub>2</sub>e per person och år medan Backen-Västerslätt, Centrala Staden samt Teg är de områden som har den största klimatpåverkan med omkring 10,1 ton per person och år. De olika områdenas genomsnittliga klimatavtryck ses i diagram 2.

För att aktivt kunna arbeta med att sänka klimatutsläppen i varje område är det intressant att se vad som skiljer stadsdelarna åt. Det finns demografiska skillnader mellan områdena, till exempel när det kommer till inkomst och ålder, vilket kan vara en av de underliggande faktorerna till att vissa stadsdelar ligger kring tio ton CO<sub>2</sub>e och andra kring nio ton CO<sub>2</sub>e. Undersökningen visar att det finns ett samband mellan hög inkomst och ett högt klimatavtryck. Vi kan även se att yngre är mer motiverade att ställa om till mer hållbar konsumtion.

Även om skillnaderna i det totala klimatavtrycket inte skiljer sig nämnvärt mellan stadsdelarna finns det ändå skillnader i utsläppskällor. I områdena Inre landsbygd och Yttre områden är utsläppen från flyg och inköp av kläder och prylar lägre än i övriga områden, samtidigt som utsläppen från bilkörning är högre.

Diagram 2. **Genomsnittlig klimatpåverkan per person i olika områden i Umeå**



### Flyg och bil

Resor med flyg och bil står för nästan hälften av klimatavtrycket hos de som har svarat på enkäten. Undersökningen visar även att Umeåbornas flygande har dubbelt så stor klimatpåverkan som bilanvändningen. Hur stora utsläpp som varje område genererar, i kategorin resor, skiljer sig däremot åt. I Centrala staden så flyger man mest av alla, där är klimatavtrycket från flyget 3,5 ton CO<sub>2</sub>e per person och år. Även i områdena Backen-Västerslätt, Östra staden samt Teg är utsläppen från flyget högre än genomsnittet och ligger på omkring tre ton CO<sub>2</sub>e per person och år. De som flyger minst är Inre landsbygd (2,7 ton) och Yttre områden (2,5 ton). Flyget står för en stor andel av hushållens klimatavtryck oavsett område, detta är särskilt tydligt när siffrorna sätts i relation till den utsläppsnivå på ett ton per person och år som vi måste nå för att undvika de värsta konsekvenserna av klimatförändringarna.

Störst avtryck från bilkörning har Yttre områden och Inre landsbygd. Dessa områden genererar utsläpp på 2,1 ton CO<sub>2</sub>e per person och år, vilket kan ställas i relation till Östra staden där utsläppen ligger strax över ett ton CO<sub>2</sub>e per person och år. Det är ett väntat resultat då boende utanför tätorten ofta pendlar längre sträckor och då tillgången till cykelvägar och kollektivtrafik är lägre i områdena utanför tätorten. Inom tätorten har områdena Teg och Backen-Västerslätt högsta klimatavtrycket från bilanvändningen. Dessa stadsdelar släpper ut omkring 1,5 ton CO<sub>2</sub>e per person och år. Inom tätorten hör Haga-Ersboda-Mariehem till ett av de områden som kör mindre bil än genomsnittet i Umeå, vilket även bidrar till att området har lägre utsläpp totalt sett.

### Livsmedel

Livsmedel står för omkring en fjärdedel av det totala klimatavtrycket bland de som besvarade konsumtionsvaneundersökningen. Skillnaden mellan avtryck från maten är inte så stor mellan stadsdelarna, det största avtrycket från livsmedel har Teg med 2,5 ton CO<sub>2</sub>e per person och

år medan den lägsta är Östra staden 2,4 ton CO<sub>2</sub>e/år. En förklaring till de små skillnaderna kan vara att konsumtionsvaneundersökningens frågor enbart kunde fånga upp 0,9 ton CO<sub>2</sub>e/år i klimatberäkningen medan 1,6 ton CO<sub>2</sub>e/år av klimatavtrycket från mat är beräknad på nationell statistik.

Undersökningen frågade främst om proteinkällor som kött, mejeri och baljväxter. Inom dessa livsmedelskategorier finns det väldigt tydliga skillnader mellan olika stadsdelar. Östra staden har lägst klimatavtryck på alla typer av kött med undantag för fisk, kyckling och fågel, Samma stadsdel äter också störst andel baljväxter och Quorn eller andra sojaprodukter. Yttre områden och Inre landsbygd konsumerar minst soja och Quorn och mest köttprodukter, de har dock inte högst klimatpåverkan eftersom att man även konsumerar mest viltkött, vilket har en väldigt låg klimatpåverkan.

### **Kläder och prylar**

Konsumtionen av kläder och prylar står för 13 procent av den genomsnittliga Umeåbons klimatavtryck. Det finns en tydlig skillnad mellan de olika stadsdelarna. De yttre områdena har lägst avtryck från alla produkter förutom sport- och hobbyutrustning samt vitvaror. Totalt är avtrycket 1,5 ton CO<sub>2</sub>e/år. De områden som konsumerar allra mest är Östra staden med 2,15 ton CO<sub>2</sub>e/år tätt följt av Backen-Västerslätt med 2,1 ton CO<sub>2</sub>e/år. Den östra stadsdelen har något högre konsumtion av kläder och en mycket högre konsumtion av alla typer av möbler inklusive hemelektronik.

Personer i området Backen-Västerslätt har högst avtryck från ytterplagg, sportkläder och skor med 0,95 ton CO<sub>2</sub>e/år. Något lägre avtryck har Teg (0,86 ton), Centrala staden och Haga-Ersboda-Mariehem (0,8 ton). Boende i Yttre områden och Inre landsbygd har lägst klimatpåverkan på runt 0,5 ton CO<sub>2</sub>e/år. Däremot är klimatavtrycket från sport- och hobbyutrustning högst i området Inre landsbygd, på xx ton CO<sub>2</sub>e/år och person.

### **Bostaden**

Bostaden står för ungefär en tiondel av utsläppen i Umeå. Uppvärmning och elanvändning står för den absolut största delen av dessa utsläpp. Lägst klimatavtryck från uppvärmning har Yttre områden, 0,16 ton CO<sub>2</sub>e. En förklaring till det låga klimatavtrycket är att en stor andel av undersökningens deltagare i området värmer upp sina bostäder med värmepump. I klimatberäkningen har klimatavtrycket från uppvärmningen därför räknats som en del av elanvändningen. Högst klimatavtrycket från uppvärmning av bostaden har Backen-Västerslätt som ligger på 0,69 ton CO<sub>2</sub>e.

Lägst avtryck från elanvändning har Centrala staden och Östra staden på 0,16 ton CO<sub>2</sub>e per person och år i genomsnitt. Störst klimatavtryck från elanvändning har Yttre områden (0,28), tätt följt av Inre landsbygd (0,24). En anledning till att vissa områden har större utsläpp än andra kan tänkas bero på att i dessa områden finns det en stor mängd bostäder som är av bostadsformen villa eller radhus, och därmed har en större boyta att värma upp. Klimatpåverkan från radhusens energianvändning hamnar högre än till exempel boende i villor på grund av att radhusen huvudsakligen värms med fjärrvärme (80 procent) medan villor har värmepump i högst utsträckning (53 procent). Ca en femtedel av villaägare använder fjärrvärme (23 procent). Däremot är elanvändningen högst i villor och lägst bland hyresrätter.



# Resvanor och attityder till hållbart resande

Enligt Naturvårdsverket är transportsystemet i Sverige idag starkt beroende av fossila bränslen. Förbränningen av dessa bränslen är den största bidragande faktorn till växthuseffekten i Sverige och världen. I Sverige står hushållens resor för omkring en femtedel av de totala utsläppen från konsumtionen (inklusive offentlig konsumtion och investeringar).

*Antalet flygresor per invånare har mer än dubblats sedan början av 1990-talet.*

Flyget bidrar med en negativ klimatpåverkan dels genom förbränning av fossila bränslen, dels genom den så kallade höghöjds effekten. Antalet flygresor per invånare har mer än dubblats sedan början av 1990-talet. 2018 blev dock ett trendbrott nationellt med färre inrikes resor och charter medan utrikesresorna ökade mindre än de brukar.

## Resornas klimatavtryck i Umeå

Bland de Umeåbor som besvarade enkäten står flygresorna och bilanvändningen för 4,5 ton CO<sub>2</sub>e per person och år, vilket är nästan hälften av utsläppen från den privata konsumtionen. Flyget står för över tre ton CO<sub>2</sub>e per person och år och bilen står för 1,5 ton CO<sub>2</sub>e. När siffrorna skalas till hela Umeås befolkning står hushållens resor för 3,6 ton CO<sub>2</sub>e per person och år. Det är närmare hälften av klimatavtrycket från hushållens konsumtion (exklusive offentlig sektor och investeringar) och gör resor till den överlägset största utsläppskällan från Umeåbornas konsumtion.

*Transporter står för närmare hälften av klimatavtrycket från hushållens konsumtion.*

Det finns några mindre skillnader mellan mäns och kvinnors resvanor. Män har en högre klimatpåverkan från bilkörning med närmare 1,7 ton CO<sub>2</sub>e per person och år jämfört med kvinnors 1,4 ton. Kvinnor har en högre klimatpåverkan från flygandet med 3,06 ton CO<sub>2</sub>e jämfört med männens på 2,86 ton CO<sub>2</sub>e per person och år.

Kvinnor flyger mer än män privat, medan män flyger mer än kvinnor i tjänsten. Samma skillnader finns mellan män och kvinnor när det kommer till bilresor i tjänsten. Bland kvinnorna i undersökningen använder 15 procent bilen i tjänsten. Bland männen är motsvarande siffra 35 procent. Dock räknas inte tjänsteresor som en del av hushållens klimatavtryck från resor. Ur ett konsumtionsperspektiv blir tjänsteresor nämligen en del av produktens eller tjänstens klimatpåverkan.

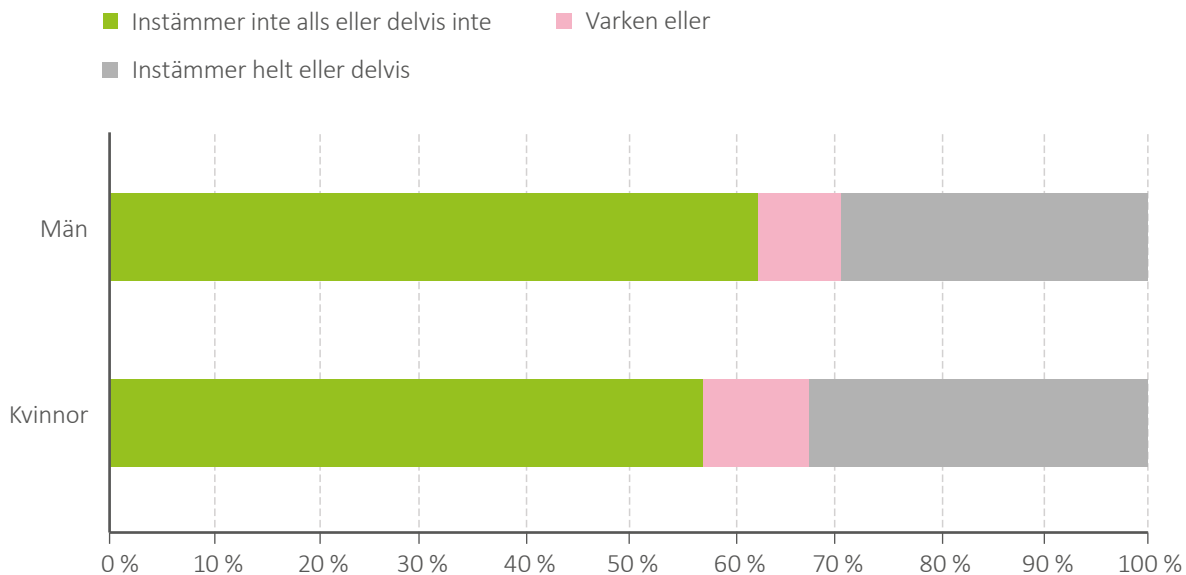
## Attityder till att resa mer hållbart

En övervägande andel Umeåbor i undersökningen har angett att de inte skulle kunna ersätta vissa flygresor med tåg- eller bussresor. Omkring hälften av de som svarat är i varierande utsträckning negativt inställda till att ersätta flygresorna. Samtidigt är det strax över en fjärdedel

som är positiva till att ersätta vissa flygresor med andra alternativ, se diagram 3. Undersökningen visar inte några stora skillnader mellan kön, utbildningsnivå och ålder när det gäller attityder till att ersätta flygresor med andra färdmedel.

Diagram 3. **Jag skulle kunna ersätta vissa flygresor med tåg- eller bussresor**

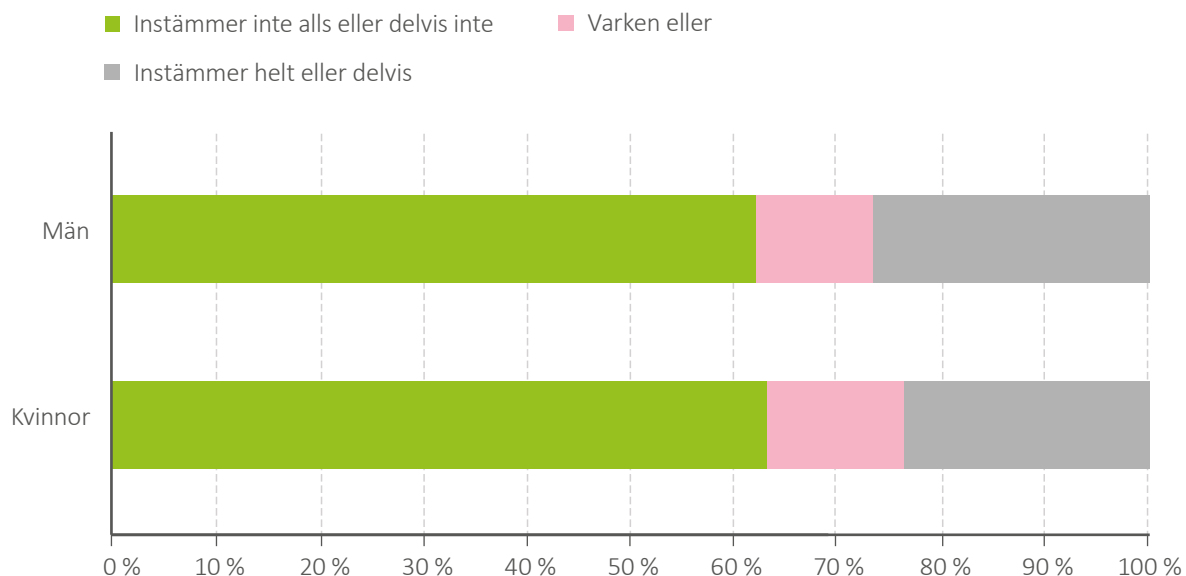
Not: Ingen åsikt/flyger inte: Kvinnor 16 procent, Män 12 procent



Undersökningen visar också att många inte kan tänka sig att ersätta längre semesterresor med resor i närområdet, se diagram 4. Lite mer än hälften anger i varierande utsträckning att de är negativa till ersätta längre semesterresor med resor i närområdet. Samtidigt är det cirka en femtedel som är positivt inställda till detta. Det går inte att se några större skillnader mellan män och kvinnor, olika åldersgrupper och utbildningsnivå när det gäller attityder till att semestra i närområdet.

Diagram 4. **Jag skulle kunna tänka mig att ersätta längre semesterresor med resor i närområdet**

Not: Ingen åsikt/flyger inte: Kvinnor 15 procent, Män 12 procent



Värt att notera är att undersökningen genomfördes våren 2018. Under de fyra första månaderna 2019 valde åtta procent fler i Sverige att ta tåget jämfört med samma period 2018. Enligt Transportstyrelsen har antalet passagerare, särskilt inrikes resenärer, på svenska flygplatser minskat de tre första kvartalen 2019 jämfört med motsvarande perioder 2018 efter flera år av ökning. Även semestrandet i Norrlands inland har ökat. Antalet resenärer som har valt att resa med Inlandsbanan har ökat med hela 10–15 procent under sommaren 2019 i jämförelse med året innan. Trenden är liknande i Sverige som helhet och bokningar för inrikes resor och hotell ökade med 18 procent under månaderna juni, juli och augusti.

Även om det är för tidigt att tolka detta som en trend är det möjligt att siffrorna pekar på att attityderna till hållbart resande har förändrats sedan undersökningen genomfördes.

## Äga eller dela bil

Drygt hälften av hushållen äger en bil och omkring en fjärdedel av deltagarna i undersökningen uppger att de äger två eller fler bilar. En sjättedel anger att hushållet inte äger någon bil alls.

*Omkring en fjärdedel av Umeås befolkning har två eller fler bilar, över hälften har en bil.*

Östra staden är området som har lägst andel bilägare. Av dem som bor där lever närmare en tredjedel utan bil. Motsvarande siffra i Centrala staden samt Haga, Ersboda och Mariehem där drygt en femtedel inte äger bil. I områdena Inre landsbygden och Yttre områden har 97 procent respektive 95 procent mer än en bil.

*Nästan alla som bor i områdena Landsbygd och Yttre områden har mer än en bil (97 respektive 95 procent)*

Enligt en undersökning från Rise används en genomsnittlig bil enbart fem procent av dess livstid. Ett sätt att använda bilar mer resurseffektivt är att dela bil med andra. Undersökningen visar att endast en procent av deltagarna är anslutna till en bilpool.

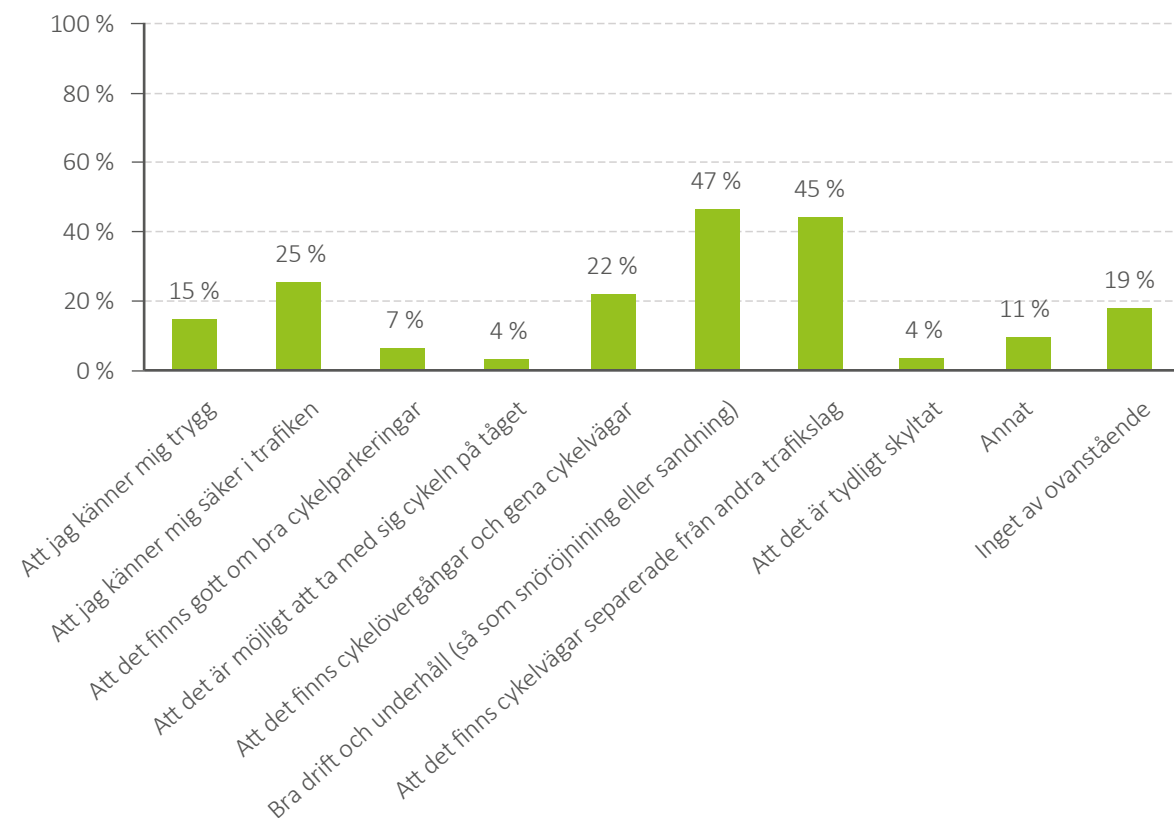
Tillgängligheten till bilpool upplevs som låg i Umeå som helhet. Omkring hälften av deltagarna i undersökningen upplever att de inte har tillgång till bilpool i närheten av sin bostad samtidigt som 40 procent svarar att de inte vet. Bara sex procent uppger att de har tillgång till en bilpool nära sin bostad och en procent som är medlem i en bilpool.

Boende i Centrala staden och Östra staden har en något högre andel medlemmar i bilpooler på två procent. Där är det även fler som uppfattar att det finns en bilpool nära bostaden. Det stämmer väl överens med att bilarna hos Umeås största bilpool SunFleet, är lokaliserade i centrala staden, universitetet och på Teg.

## Förutsättningar för cykling

De viktigaste faktorerna för att motivera Umeåborna till att cykla är främst bra drift och underhåll, till exempel snöröjning och sandning samt att det finns cykelvägar separerade från andra trafikslag, se diagram 5. Att det finns gott om cykelövergångar och att man känner sig säker i trafiken var faktorerna som är tredje och fjärde viktigast.

Diagram 5. Vad är viktigast för att motivera dig till att cykla?



Andra faktorer som att det är tydligt skyltat, att det finns gott om cykelparkeringar och att man kan ta med cykeln på tåget ansågs bland undersökningens deltagare som mindre viktiga. Bland de som bor i området Yttre landsbygd är den viktigaste faktorn att det är möjligt att ta med cykeln på tåget. Det stämmer också väl överens med en SIFO-undersökning beställd av Svensk cykling 2018 som visade att 42 procent skulle cykla mer om de hade möjligheter att kombinera cykel och kollektivtrafik.

Att det finns gott om cykelparkeringar är betydligt viktigare för de som bor i den Östra staden jämfört med andra områden i undersökningen.

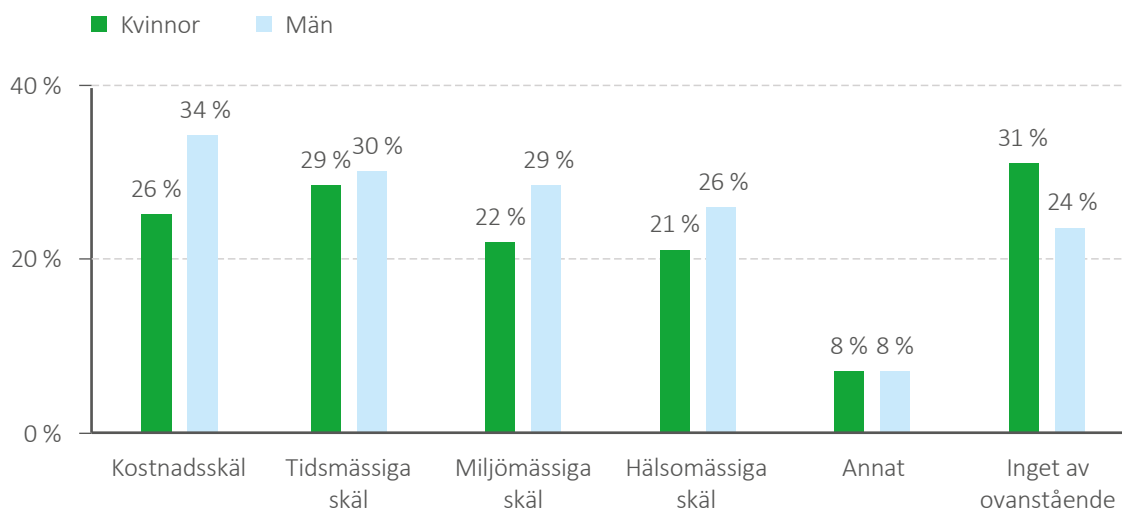
Siffrorna ger en indikator för kommunen och övriga samhällsaktörer om vilka faktorer som är viktiga att satsa på för att främja cykling. Däremot går det inte att utläsa om deltagarna i undersökningen tycker att de åtgärder som redan sker svarar upp mot deras förväntningar eller om de anser att det i dagsläget saknas förutsättningar att cykla i högre utsträckning.

## Motivation till förändrat färd sätt

En majoritet, över 60 procent, av de som svarande på undersökningen uppger att de inte vill förändra sitt huvudsakliga färd sätt. Det går inte att utläsa några större skillnader mellan kvinnor och män, olika åldersgrupper eller utbildningsnivå.

På frågan om vad som kan motivera att ändra färdssätt väger flera faktorer ungefär lika tungt, se diagram 6. Det går att se vissa demografiska skillnader i motivationsfaktorer. Bland männen i undersökningen är kostnader den viktigaste faktorn, tätt följt av tid, miljö och hälsa. Bland kvinnorna är tidsåtgången viktigaste motivationsfaktorn, därefter kostnad, miljö och hälsa. Skillnader mellan könen är inte statistiskt säkerställda.

Diagram 6. **Vad skulle motivera dig till ett förändrat färdssätt? Jämförelse mellan kvinnor och män**



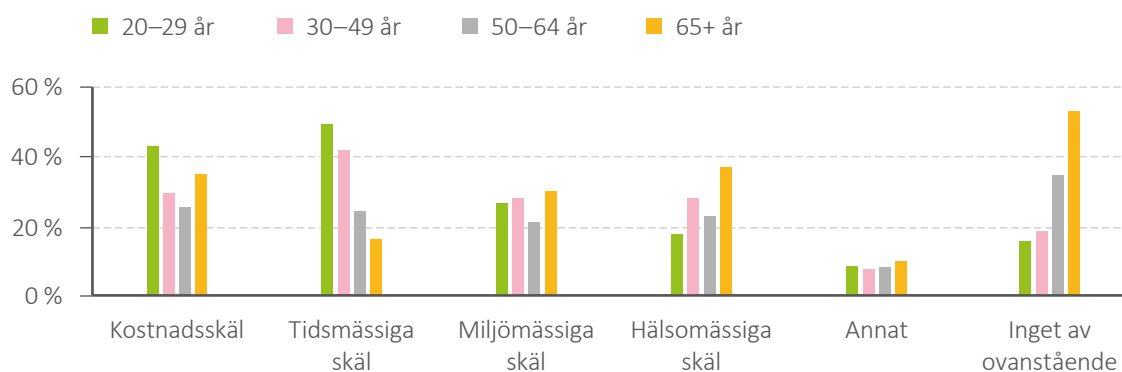
Det är också värt att notera att många, i synnerhet kvinnor, har svarat att inget av alternativen kan motivera de till ett förändrat färdssätt. Det är möjligt att resultatet är ett uttryck för att frågan inte tar hänsyn till deltagarnas nuvarande färdssätt och vad som motiverar de att hålla fast vid det. Det är till exempel möjligt att en person som cyklar av miljöskäl svarar "Inget av alternativen" på frågan om vad som kan motivera till ett förändrat färdssätt.

*Män motiveras i större utsträckning av kostnad, miljömässiga och hälsomässiga skäl medan tidsmässiga skäl är kvinnors största anledning till förändring av färdssätt.*

Tidsvinster är viktigare för personer med en universitets- eller högskoleutbildning jämfört med personer med grundskoleutbildning. Även bland yngre (20-29år och 30-49år) är tidsmässiga skäl en viktig faktor. Bland de som är 65 år och äldre anger mer än hälften att inget av alternativen skulle motivera de att ändra färdssätt, till skillnad från den yngsta åldersgruppen där omkring en sjättedel svarar inget av alternativen. I den äldsta åldersgruppen är annars hälsoskäl det som kan motivera till förändring.

Mellan övriga åldersgrupper finns däremot inga större skillnader. I alla åldersgrupper är kostnad den viktigaste faktorn och miljömässiga skäl lägre prioriterade, men faktorn finns ändå med som en viktig anledning till att vilja ändra sitt färdssätt, se diagram 7.

Diagram 7. Vad skulle motivera dig till ett förändrat färdssätt? Skillnader mellan åldersgrupper



## Matkonsumtion och attityder till hållbar mat

Vår matkonsumtion har en stor klimatpåverkan och om samhällets livsmedelshantering ska bli hållbar behöver resurserna användas mer snålt och miljöanpassat. Enligt Naturvårdsverket har utsläppen från svenskproducerade livsmedel minskat med 30 procent sedan 1993. Däremot har utsläppen från den svenska konsumtionen av utländskt producerade livsmedel ökat med mer än 80 procent under samma period. Det beror dels på en effektivisering av det svenska jordbruket, dels på ökad andel import av livsmedel.

Trots att kött, fisk och mejeri enbart utgör strax över en tredjedel av vårt kaloriintag så beräknas dessa livsmedel stå för 75 procent av utsläppen. Enligt SEI:s rapport beräknas svenskens konsumtion av livsmedel ligga på omkring 2,2 ton CO<sub>2</sub>e per person och år. Bland deltagarna i konsumtionsvaneundersökningen är klimatavtrycket från maten 2,5 ton CO<sub>2</sub>e per person och år. Skalat till hela Umeås befolkning blir det två ton CO<sub>2</sub>e per person och år, vilket alltså är något lägre än det svenska genomsnittet.

*Klimatavtrycket från Umeåbornas matkonsumtion står för 26 procent av det totala klimatavtrycket från hushållens konsumtion.*

Några livsmedelsgrupper står, som tidigare nämnts, för högre klimatpåverkan. I undersökningen har vi främst frågat om konsumtionen av proteinkällor och deltagarnas inställning till att äta mer växtbaserat. Nötkött har den absolut största klimatpåverkan följt av blandfärs och mejeriprodukter. Baljväxter, Quorn, sojaprodukter och viltkött har lägst klimatpåverkan, se diagram 8.

Yngre äter i betydligt mindre utsträckning alla typer av kött förutom kyckling och väljer i högre utsträckning andra alternativ som baljväxter, Quorn och sojaprodukter och har därmed ett något lägre klimatavtryck. Se diagram 9.

Enligt svaren i undersökningen äter en Umeåbo varje vecka i genomsnitt 2,2 måltider av nötkött, fisk, kyckling respektive baljväxter. Lamm, som har hög klimatpåverkan, äter Umeåborna i snitt 0,3 måltider per vecka. Vilt, som har en låg klimatpåverkan, äter Umeåborna ungefär 1,2 måltider per vecka.

Diagram 8. Jämförelse mellan olika livsmedels klimatavtryck, kg CO<sub>2</sub>e per kilo konsumerad vara

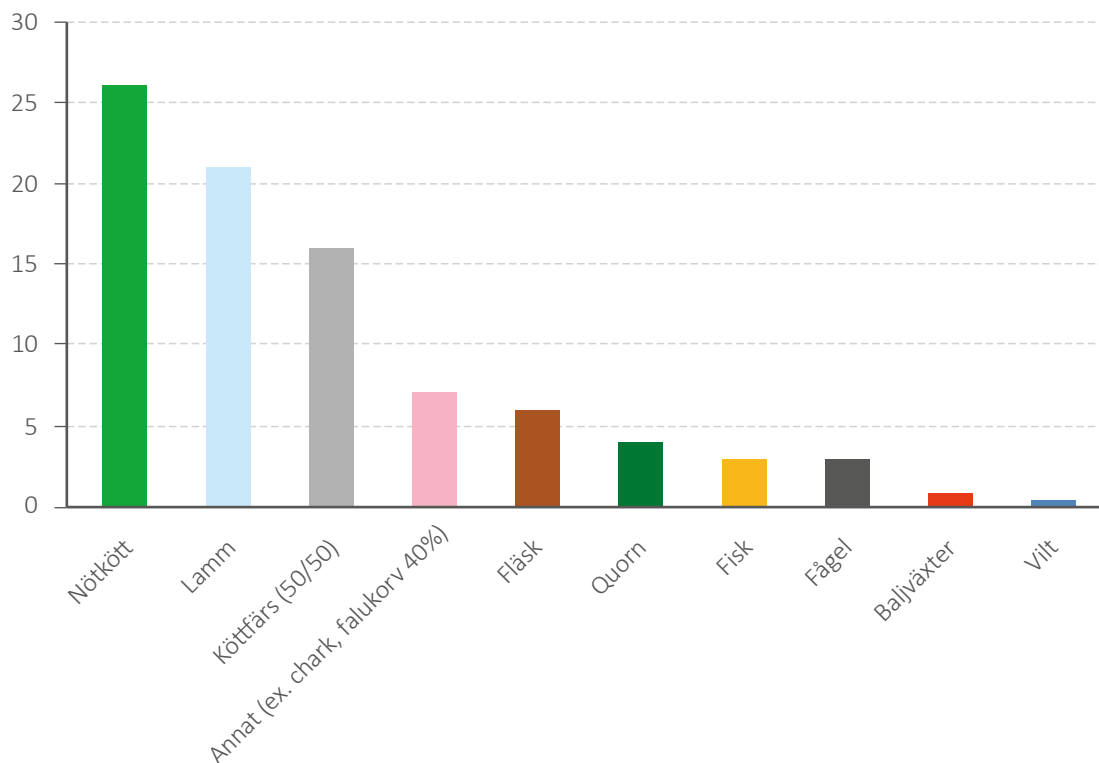
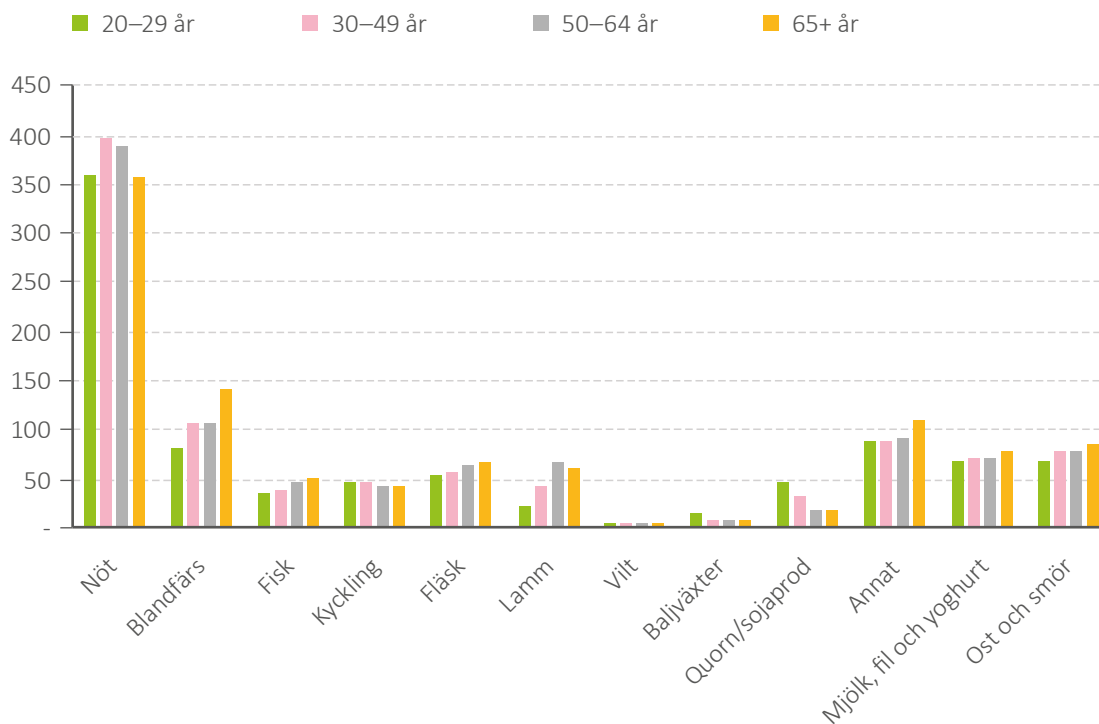


Diagram 9. Klimatavtryck baserat på livsmedel och hur stor del som konsumeras inom varje åldersgrupp.



## Attityder till vegetariskt och veganskt

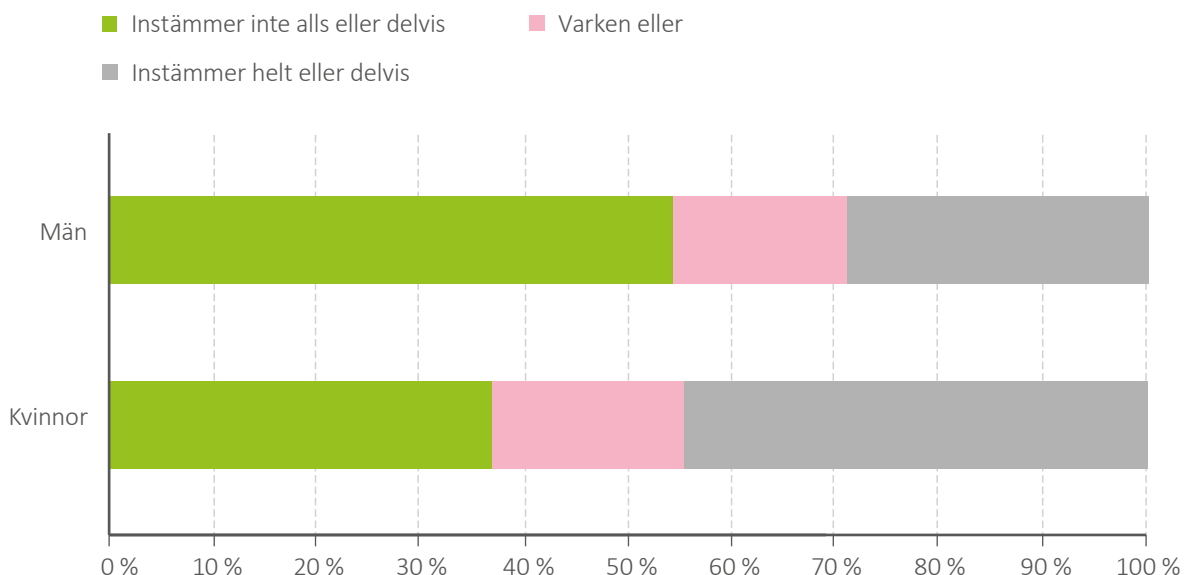
Undersökningen visar att 15 procent av 20–29-åringarna äter vegetariskt, vilket kan jämföras med sju procent för åldersgruppen 30–49 år, två procent bland 50–64-åringarna och en procent bland de som är 65 år och äldre. I genomsnitt är det fem procent som äter vegetarisk eller vegansk kost. Då äldre är överrepresenterade i studien kan vi anta att snittet för Umeås befolkning som helhet ligger något högre.



Fem procent av Umeåborna äter helst vegetarisk eller vegansk kost. 41 procent av kvinnorna och 28 procent av männen är positivt inställda till att äta mer vegetariskt. Yngre är mer positivt inställda till vegetarisk kost än äldre. 41 procent av kvinnorna och 28 procent av männen är positiva till att äta en mer vegetarisk kost, se diagram 10. Av dem som har svarat på undersökningen uppger fem procent att de äter vegetarisk eller vegansk kost. Bland kvinnor är det sju procent och bland män tre procent. I åldersgruppen 20–29 äter var femte kvinna vegetariskt eller veganskt.

Diagram 10. **Jag skulle vilja äta mer vegetariskt. Jämförelse mellan kvinnor och män**

Not: Äter endast vegetariskt/veganskt: Kvinnor 7 procent, Män 3 procent



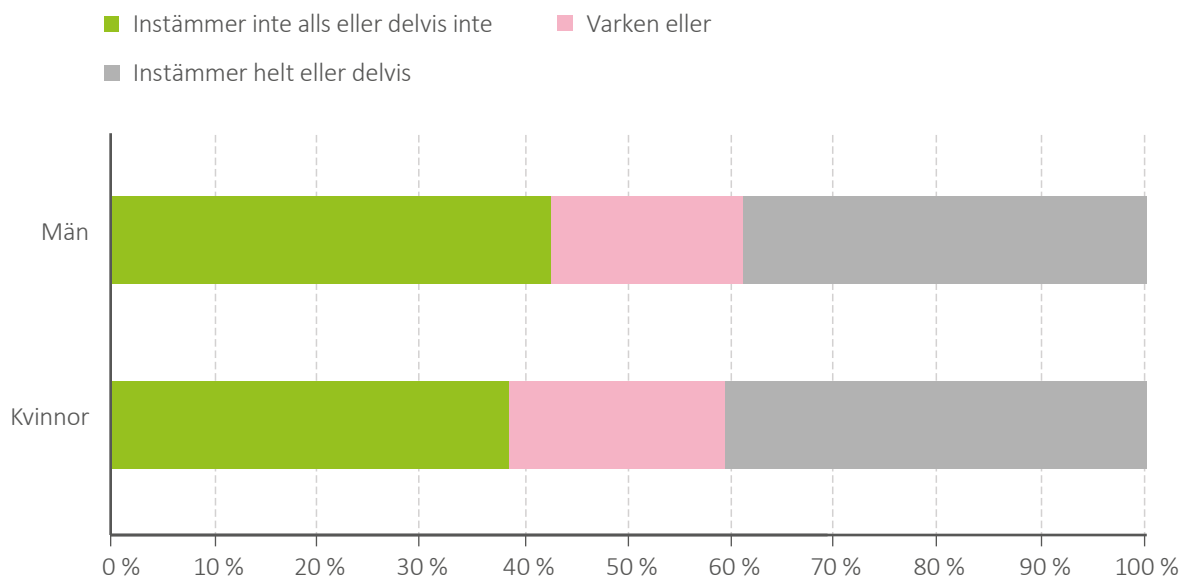
## Ekologisk mat

Ekologiskt framställda livsmedel är omdiskuterade ur klimatsynpunkt, men tillför enligt Jordbruksverket många andra ekologiska och etiska värden, till exempel biologisk mångfald, djurvälstånd, minskad kemikalieanvändning och minskad användning av konstgödsel. Fördelarna för klimatet är omdiskuterade och något som denna rapport inte behandlar djupare då fokus för rapporten i första hand har varit att mäta attityder och värderingar till olika företeelser inom hållbarhet.

Cirka 40 procent av dem som har svarat på undersökningen instämmer helt eller delvis i att de väljer ekologiska alternativ när det finns, se diagram 11. Kvinnor och män väljer ekologiskt ungefär lika ofta, 41 procent av kvinnorna och 38 procent av männen. Undersökningens fråga är dock formulerad så att det inte går att utläsa i vilken omfattning deltagarna väljer ekologiska alternativ utan ska snarare tolkas som ett uttryck för viljan att köpa ekologiskt..



Diagram 11. Jag väljer ekologiska alternativ när möjligheten finns

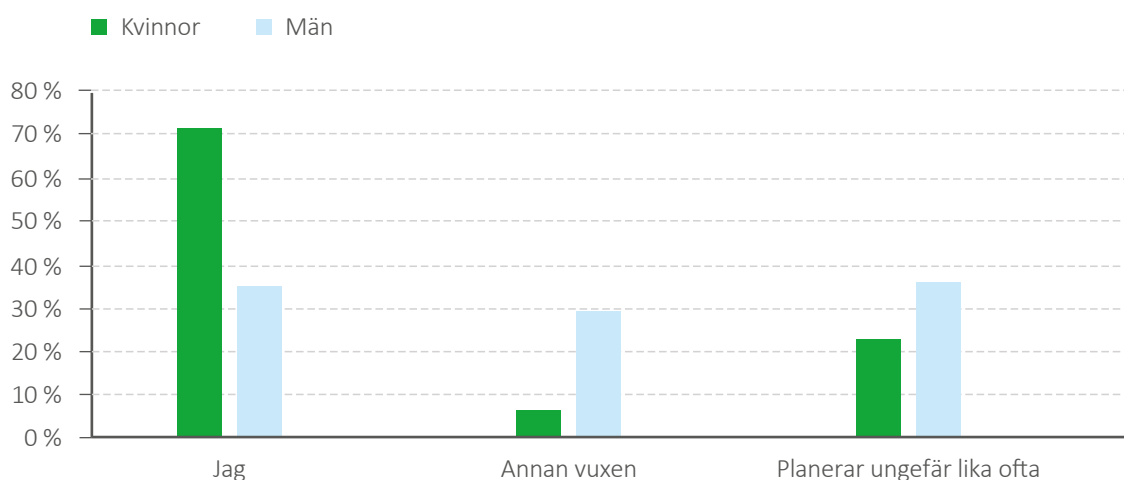


## Planering av inköpen

Deltagarna i undersökningen fick även svara på frågor om planering och inköp av dagligvaror. Oavsett kön svarar tre av tio att planeringen fördelas lika mellan de vuxna i hushållet. Däremot är det betydligt fler kvinnor, 71 procent, som anger att de själva sköter planeringen av inköpen. Bland männen svarar 35 procent att de själva sköter planeringen, se diagram 12.

Omvänt svarar 29 procent av männen att någon annan sköter planeringen av inköp, medan bara 6 procent av kvinnorna uppger att det är någon annan i hushållet som sköter planeringen av inhandlingen av dagligvaror. Även om faktorer som ensamhushåll och olika familjekonstellationer kan ha påverkat resultatet är det värt att notera den stora skillnaden mellan de kvinnor som anser att de sköter planeringen själva, 71 procent, och de män som anser att någon annan i hushållet sköter planeringen, 29 procent.

Diagram 12. Planerar oftast inköpen av dagligvaror



# Kläder, möbler, teknik och andra prylar

Det krävs omfattande naturresurser för att tillverka de kläder och prylar som vi konsumerar i Sverige både i form av metaller och mineraler, men även vatten och energi. Sveriges geologiska undersökning från 2019 visar att vi inom Europa konsumerar ungefär en fjärdedel av världens råmaterial samtidigt som det enbart produceras tre procent i Europa.

För att bryta den trenden och beroendet kan man antingen använda mindre resurser alternativt cirkulera resurser mer effektivt genom delning, återanvändning och återvinning där materialet behåller så hög kvalitet som möjligt. Idag lever vi i en linjär ekonomi där vi tillverkar, köper, använder och sedan slänger produkterna. En övergång till en cirkulär ekonomi är nödvändig för att minska överutnyttjandet av jordens resurser såsom skog metaller och olja. I den cirkulära ekonomin använder vi produkterna så länge som det går och produkterna är designade för att kunna repareras och återanvändas istället för att slängas.

En cirkulär ekonomi drivs av förnybara råvaror och har ett systemtänk där avfall från ett system är näring åt ett annat. Design är en viktig nyckel till att åstadkomma en förändring i systemet. Genom att prioritera mångsidighet, anpassningsförmåga och produkter som är designade för att lagas, återanvändas och återvinnas, så kan vi designa bort avfallet från systemet. Designen kan bidra till att produkterna och materialen kan användas så länge som möjligt, samtidigt som värdet behålls och kan anpassas till nya trender och behov.

*Klimatavtrycket från Umeåbornas konsumtion står för 13 procent av hushållens totala klimatavtryck.*

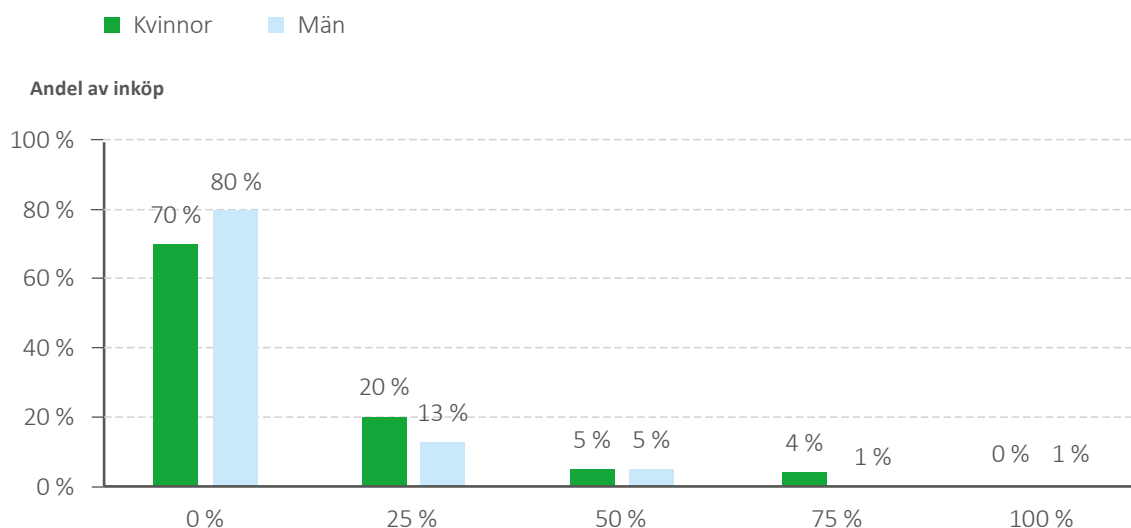
I Umeå står kläder och prylar för 1,2 ton CO<sub>2</sub>e per person och år, vilket motsvarar 13 procent av de totala klimatavtrycket från hushållens konsumtion. Begreppet prylar innefattar här bland annat möbler, vitvaror, elektronik, sport- och fritidsutrustning.

## Många köper nytt

Tre fjärdedelar av undersökningens deltagare köper aldrig begagnade kläder, skor och sportartiklar begagnat, se diagram 13. Var fjärde handlar begagnat i varierande utsträckning. Det går inte att se någon skillnad mellan män och kvinnor när det kommer till att uppskatta hur mycket begagnade kläder de handlar. En majoritet bland både män och kvinnor uppger att de enbart handlar nyproducerade kläder.

Närmare nio av tio i åldersgruppen 65 år och äldre uppger att de aldrig handlar kläder begagnade, vilket kan ställas i kontrast till åldersgruppen 30-49 år där sex av tio handlar begagnade kläder i varierande utsträckning. Fyra av tio i åldersgruppen handlar begagnade kläder i varierande utsträckning. En möjlig förklaring till den relativt höga andelen personer som köper begagnat kan vara att många i åldersgruppen har barn och att begagnatmarknaden för barnkläder är stor.

Diagram 13. Hur stor del av dina kläder köper du generellt begagnat?



Lite mer än hälften av undersökningens deltagare uppger att de köpt en till två produkter inom hemelektronik det senaste året. Sju procent uppger att de har köpt tre eller fler produkter. Nio av tio köper alla sina elektronikartiklar nya och en av tio köper begagnat i varierande utsträckning. Endast en procent uppger att tre fjärdedelar eller mer av deras elektronikinköp är från begagnatmarknaden. Det är samtidigt värt att notera är att 40 procent av de som svarat på frågan inte handlat någon elektronik, varken ny eller begagnad det senast året.

*Den absoluta majoriteten av både män och kvinnor handlar enbart nyproducerade kläder.*

De allra flesta köper all hemelektronik ny (85 procent av männen och 93 procent av kvinnorna). Ingen har svarat att de köper all elektronik begagnad. Nästan var femte i åldersgruppen 30–49 år handlar begagnad elektronik i någon utsträckning och är därmed den åldersgrupp som handlar mest begagnad elektronik. Bland dem som är 65+ är det nästintill alla, 98 procent, som anger att de inte köper någon begagnad elektronik alls och bara 2 procent som handlar begagnat ibland. I åldersgruppen 20–29 år uppger 15 procent att de handlar begagnad elektronik i viss utsträckning, vilket är den näst högsta siffran efter åldersgruppen 30–49 år på 20 procent.

Sammantaget visar undersökningen att Umeåborna överlag handlar väldigt lite begagnat. Resultatet tyder på att en hel del arbete återstår för att öka återbruket som ett första steg i övergången till en cirkulär ekonomi och minskat klimatavtryck.

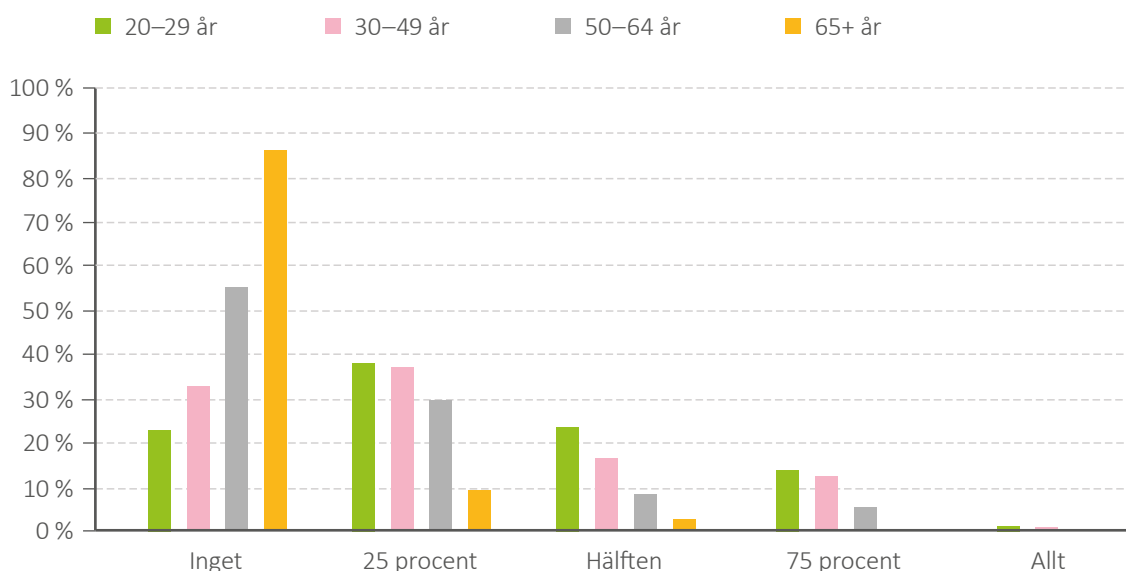
## Internethandel

E-handels klimatpåverkan är en fråga som aktualiseras allt mer. Enligt Statens väg- och transportforskningsinstitut har undersökningar visat att bland hushåll med bil som handlar mat över nätet minskar inte resorna till affären utan snarare ökar eftersom att det blir mer kompletteringshandling. En positiv aspekt är dock att det underlättar för hushåll som inte har en bil och vill fortsätta vara bilfria. På senare år har även problematiken med ökade transporter av returer från e-handel lyfts som ett klimatproblem.

Undersökningen visar att väldigt få Umeåbor handlar sina dagligvaror via internet. 86 procent av dem som svarat uppger att de aldrig handlar dagligvaror via internet. Det går inte heller att se några skillnader mellan olika områden i Umeå.

Klädköp är inte heller särskilt vanliga men förekommer ändå i högre utsträckning än dagligvaror. Här finns en tydlig skillnad mellan olika åldersgrupper. se diagram 14.

Diagram 14. **Hur stor andel av dina kläder- köper du generellt över internet? – Skillnad åldersgrupper**



## Konsumtion av hushållsel och uppvärmning

Enligt Energimyndigheten är det uppvärmning, varmvatten och hushållsel som är de huvudsakliga områdena dit energin går i hemmen. För att producera energi som kan förse hushållens behov behövs det resurser som vi kan omvandla till energi.

El och fjärrvärme, som är de energikällorna som deltagarna i undersökningen använder sig mest av, kan produceras på olika sätt och därmed även generera olika stort klimatavtryck. De vanligaste källorna till vår producerade el i Sverige är kärnkraft, vattenkraft, vindkraft, kraftvärme samt solkraft. Av dessa räknas främst vattenkraft, vindkraft och solkraft som förnyelsebara källor vilket är energikällor som genererar ett mindre klimatavtryck, än exempelvis kolkraftverk där man bränner en fossil råvara.

Fjärrvärmens produceras oftast av ett värmeverk eller ett kraftvärmeverk. Fjärrvärmens klimatutsläpp beror på vilken typ av resurs man använder för att generera värmen. Enligt Naturvårdsverket är det så att även om produktionen av fjärrvärme har ökat kraftigt de senaste åren har växthusgaserna från el- och fjärrvärmeproduktionen minskat med 32 procent från 1990 till 2017. Det minskade utsläppet, trots den ökade produktionen, beror på att det har genomförts en övergång från fossila bränslen till bränning av avfall och biobränslen.

Boende och energi står för tio procent av hushållens totala klimatpåverkan. Av de tio procenten står bostadens uppvärmning för den största delen av utsläppen. Många av respondenterna har lämnat frågan om uppvärmning obesvarad, men bland de som har svarat är fjärrvärme den vanligaste källan för uppvärmning med 50 procent följt av värmepump på 23 procent.

*Umeåbornas boende och energiförbrukning står för 10 procent av hushållens klimatavtryck.*

## Få vet om deras el är miljömärkt

Ursprungsmärkt el innebär att producenter och leverantörer av el synliggör för konsumenten vilken typ av energikälla som används vid produktionen av elen. Medan miljömärkt el innebär att det ställs miljökrav på energikällan. Idag finns det en del elbolag som enbart erbjuder miljömärkt el vilket innebär att konsumenten automatiskt får miljövänligare el. Däremot är det vanligaste att konsumenterna själva måste ta kontakt med sitt elbolag och be om att få den miljömärkta elen. En femtedel av undersökningens respondenter anger att de har miljömärkt el. Två tredjedelar anger att de har ett vanligt elavtal och två procent som har en egen elproduktion. Lite mer än en sjättedel har inte svarat på frågan.

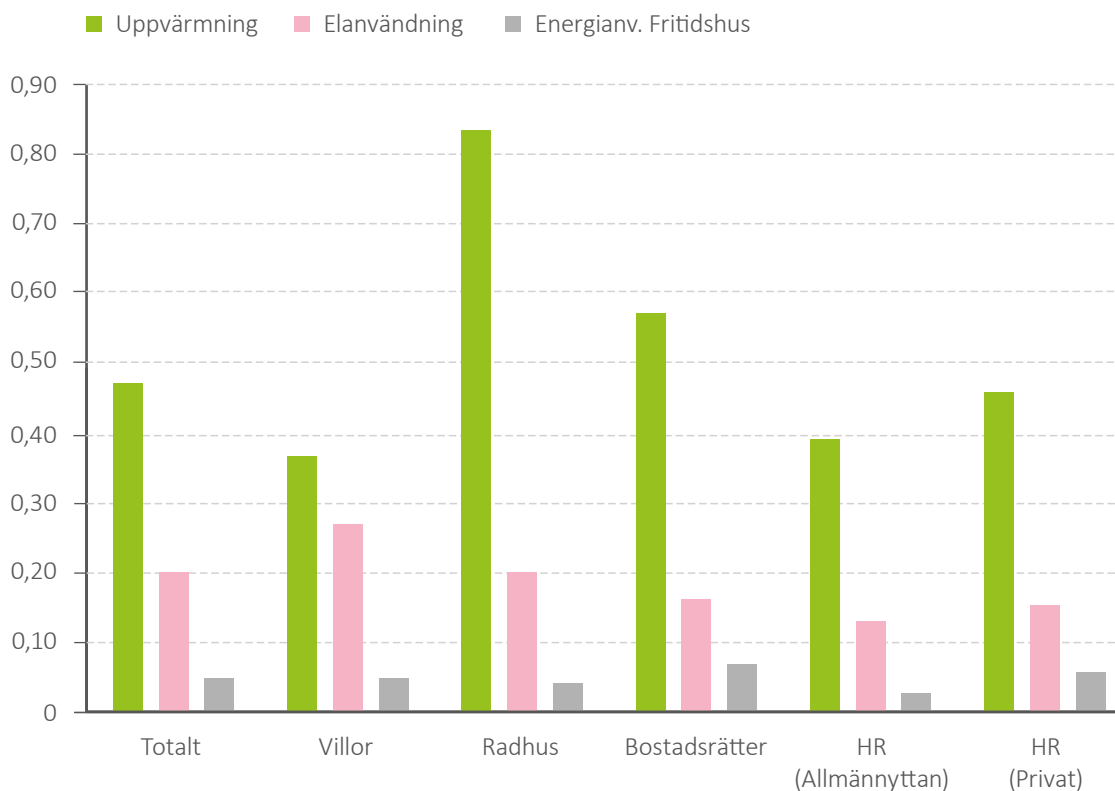
Åldersgruppen 20–29 år har minst koll på vilken typ av el-avtal de. Inom denna åldersgrupp är det fyra av tio som anger att de inte vet, medan endast 12 procent svarar likadant bland de som är 65 år. Att en del av deltagarna i undersökningen inte har koll på vad man har för el-avtal är inte unik. I en sifo-undersökning som utfördes på uppdrag av elhandelsbolaget Enefit under 2018, visade det sig att en fjärdedel av respondenterna inte hade någon koll på vilket typ av elavtal som de har. Ett första steg till att fler byter till ursprungsmärkt eller miljömärkt el skulle därför kunna vara att fler konsumenter helt enkelt ser till att få en inblick i vilken typ av elavtal som man har i sitt hem.

## Skillnader mellan boendeformer

Det finns skillnader i utsläpp mellan olika boendeformer, främst i uppvärmning men också till viss del i elanvändningen, se diagram 14. Undersökningen visar att radhusen har högre klimatpåverkan än villorna, men det är siffror som ska tolkas med stor försiktighet. Radhus är i grunden energisnåla eftersom att de har färre ytterväggar och därmed gör mindre värmeförluster. I den här undersökningen påverkas resultatet av att radhusen i undersökningen huvudsakligen värms med fjärrvärme (80 procent), till skillnad från villorna som i högre utsträckning värms med olika typer av värmepumpar.

Klimatberäkningen bygger på så kallade emissionsfaktorer från fjärrvärmens som ställs mot en livscykelanalys för värmepumparna. Däremot räknas inte elanvändningen från värmepumparna in i klimatpåverkan från uppvärmning utan läggs som en del av hushållets påverkan från elanvändning, vilket gör jämförelsen mellan uppvärmningsformerna skev. Skillnaden som klimatberäkningen visar mellan olika boendeformer och uppvärmningsformer ska alltså tolkas med stor försiktighet. Bland villorna i undersökningen är vanligaste uppvärmningen som tidigare nämnts värmepump, som strax över hälften av villorna använder. Ungefär en femtedel av villorna i undersökningen är anslutna till fjärrvärme.

Diagram 14. Klimatpåverkan från energianvändning i olika boendeformer (ton CO<sub>2</sub>e/person/år)



När det kommer till elanvändning har villaägarna högst klimatpåverkan. En delförklaring till detta är uppvärmningsformerna som nämnts ovan, att många villor använder värmepump och därför får en högre elanvändning. Dels har villorna en större boarea och därmed fler ytor för elektronisk utrustning, till exempel belysning.

Närmare en tredjedel av deltagarna i undersökningen äger ett fritidshus och omkring en sjättedel anger att de har tillgång till fritidshus genom lån eller uthyrning. De respondenter som angett att de har tillgång till ett fritidshus får därmed även en adderad klimatpåverkan från detta.

## Attityder till att dela produkter och tjänster

Att dela och hyra är ett sätt att minska inköpen av produkter som man sällan använder. Delningsekonomin är något som uppmärksammats på senare år. Det är däremot inte någon ny företeelse då grannar, vänner och bekanta i alla tider har lånat av varandra. Det som är nytt är att delande koordineras genom digitala plattformar och möjliggör delande och nyttjande av resurser utanför ens krets av vänner och bekanta.

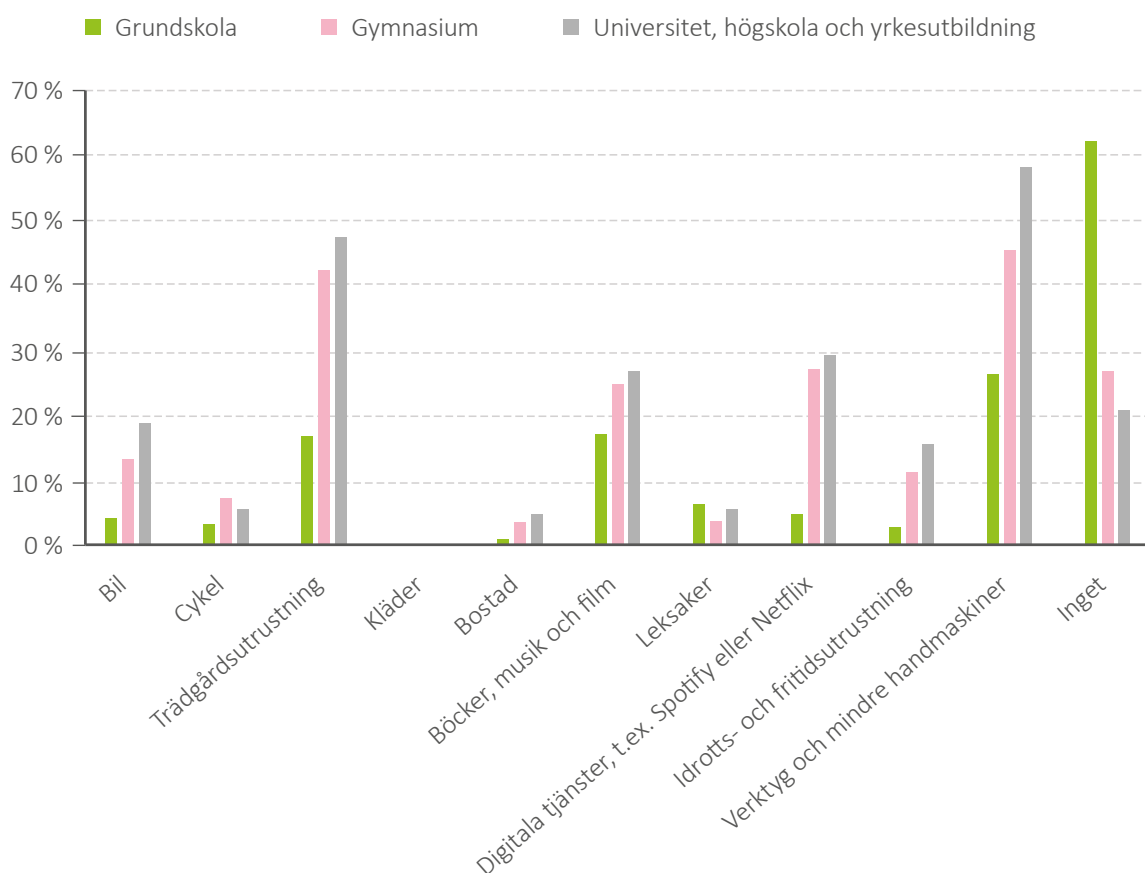
Genom undersökningen har Umeåbornas inställning till delande både privat och via företag undersökts. Resultaten visar att man är villiga att dela vissa produktkategorier i en stor utsträckning och andra i betydligt mindre.

Över hälften av deltagarna i undersökningen kan tänka sig att dela verktyg och mindre handmaskiner med andra privat och över 40 procent kan tänka sig dela trädgårdsutrustning, se diagram 14. Även böcker, musik och film samt digitala tjänster hör till sådant som många kan tänka sig att

dela. Undersökningen visar också att så många som var fjärde person inte tänka sig att dela något alls med andra privat.

Vi ser inga större skillnader mellan kvinnor och män i uppfattningen om vad man vill dela och inte dela. Hos båda könen är mindre handmaskiner och verktyg är det som flest kan tänka sig att dela med andra privat. Kläder är det som minst antal svarande deltagare kan tänka sig att dela med andra och det gäller oavsett om det är från andra privatpersoner som via företaget. Bland respondenterna kan 13 procent tänka sig dela idrotts- och fritidsutrustning med andra privat och fem procent kan tänka sig dela cykel, leksaker och bostad. Ungefär dubbelt så många män (fem procent) som kvinnor kan tänka sig att dela bostad med någon annan. Att kvinnor inte kan tänka sig att dela bostad i samma utsträckning kan vara en trygghetsfråga.

Diagram 15. **Vilken av följande saker skulle du kunna tänka dig att dela med andra privat?**



Yngre är generellt sett mer positiva till delning. I åldersgrupperna 20–29 år och 30–49 år är det tolv procent respektive 16 procent som inte kan tänka sig att dela något. Motsvarande siffror bland dem som är 50–64-år och 65 år eller äldre, är 30 procent samt 43 procent. Bland åldersgruppen 20–29 år kan mer än var fjärde tänka sig att dela bil, nästan hälften dela trädgårdsutrustning och nästan tre fjärdedelar mindre verktyg och maskiner.

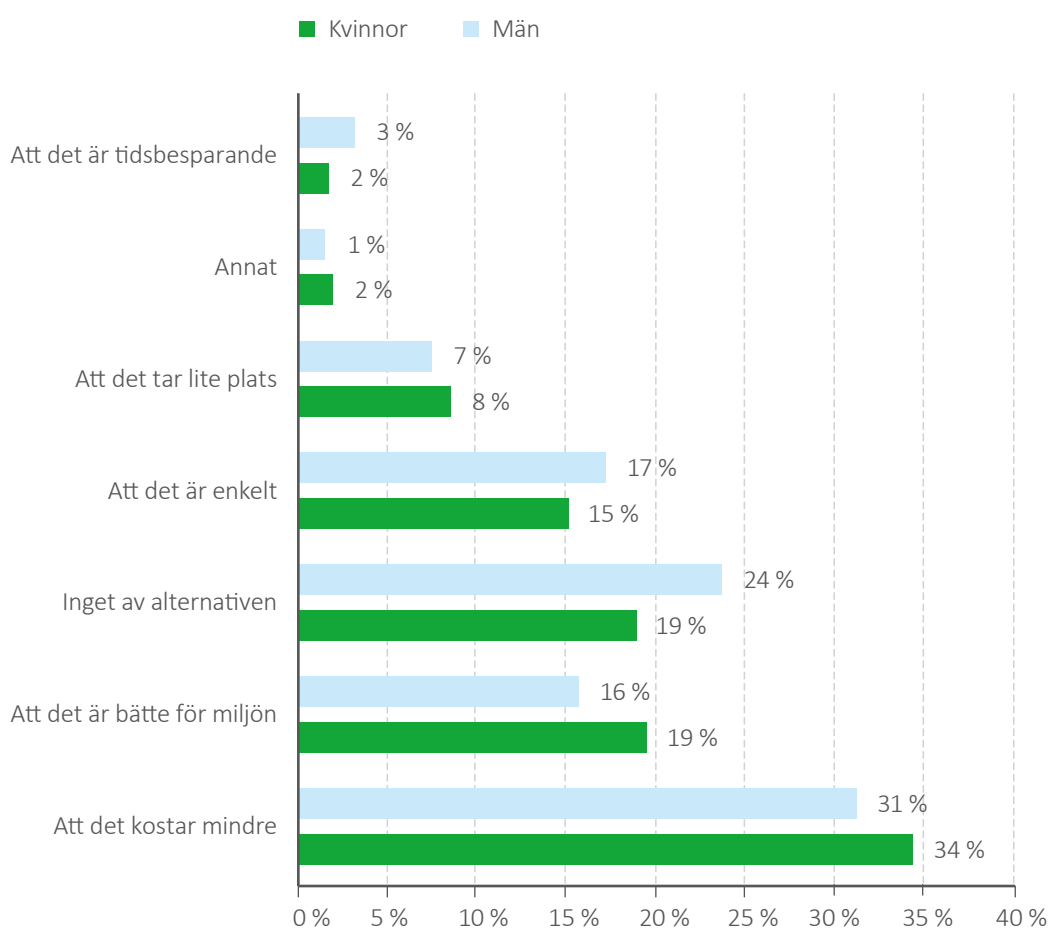
Generellt sett verkar Umeåborna vara mer positiva till att hyra av ett företag än av andra privatpersoner, framförallt när det kommer till dyrare utrustning. Trädgårdsutrustning, leksaker och mindre handmaskiner lånar man hellre privat medan bil, cykel, bostad, böcker musik och film hyr man hellre via ett företag. Bil och bostad är två kategorier som sticker ut när man jämför delande privat och genom företag. Medan 16 procent kan tänka sig att dela bil privat är det hela 23 procent som kan tänka sig att dela bil via ett företag. 16 procent kan tänka sig att dela

bostad genom företag och bara fyra procent privat. Bland yngre kan ungefär en tredjedel tänka sig att dela bil och bostad.

## Motiv för att dela

Det finns olika motiv för att dela resurser med varandra eller genom företag. Att det kostar mindre är den absolut största motivet och det viktigaste för en tredjedel av respondenterna. Att det är bättre för miljön är den viktigaste faktorn för 18 procent, att det är enkelt för 16 procent medan 21 procent inte ser något av alternativen som motivation för delning, se diagram 15. För åtta procent av respondenterna är den viktigaste faktorn att det tar lite plats. Tidsbesparande är en viktig faktor för endast två procent.

Diagram 16. Vad av följande är viktigast för att motivera dig till att dela saker med andra?



För kvinnor är minskade kostnader och miljö viktiga faktorer för att de ska vilja dela medan männen anser att enkelheten är den viktigaste faktorn. De yngre åldersgrupperna är som tidigare nämnts mer positiva till delning och viktiga faktorer är låga kostnader och enkelhet. En av fem ser miljön som den viktigaste faktorn och miljöfaktorn är jämt fördelad över åldersgrupperna. Äldre värdesätter i högre utsträckning än yngre delning spar plats.

Det finns olika modeller för delning och det är tydligt att när det kommer till dyrare resurser känner man sig tryggare att dela genom ett företag som kan lösa problem som reparationer, skador och försäkring. Vissa produktkategorier delar man hellre mellan privatpersoner och det är framförallt mindre verktyg och maskiner som man inte använder särskilt ofta. Det kan finnas olika motiv för de olika produktkategorierna där minskad kostnad kanske inte är huvudanled-

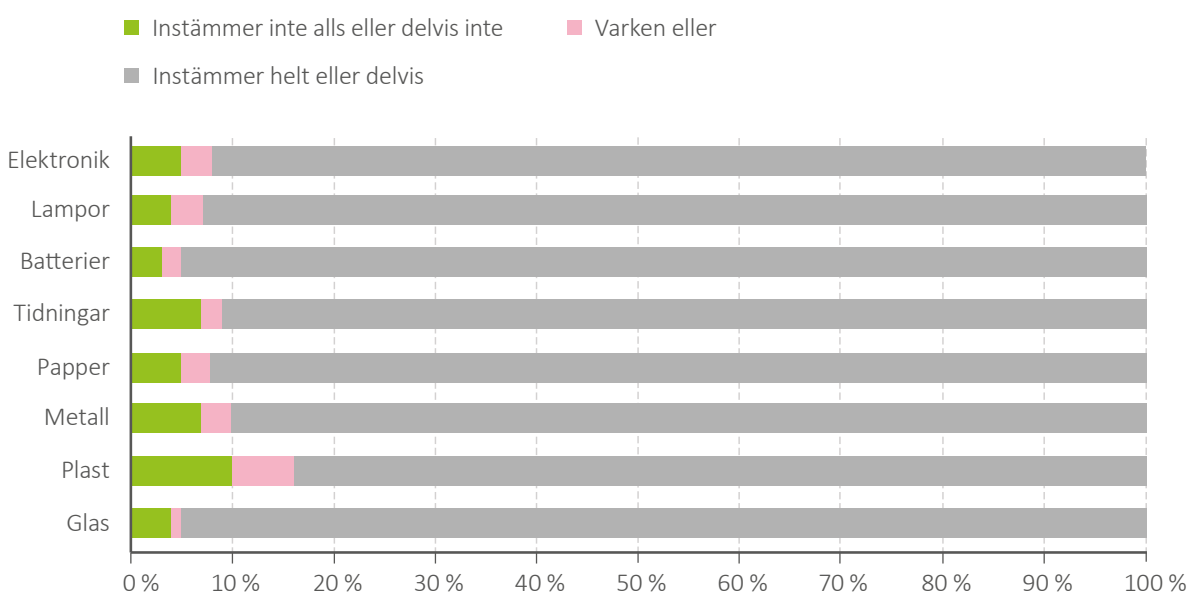


ningen till att dela trädgårdsutrustning utan att det kan handla om enkelheten. Att respondenterna föredrar att dela bostad och bil genom ett företag kan vara ett uttryck för att delning med högre kostnader och större risker upplevs tryggare när det delningen regleras via en mellanhand.

## Vana att källsortera

Generellt har hushållen i Umeå en väldigt hög återvinningsgrad. Hela 90 procent av respondenterna säger att de källsorterar glas helt och hållet och batterier till 92 procent, se tabell 1. Plast är den förpackning som källsorteras i minst utsträckning. Tre fjärdedelar av hushållen sorterar alltid plast men sju procent källsorterar aldrig plast. Metall och tidningar källsorterar fem procent inte alls medan 83 procent sorterar metall och 87 procent tidningar helt och hållet. Återvinningsgraden för lampor och elektronik är 87 procent respektive 86 procent.

Diagram 17. Hur väl instämmer du i följande påstående? I mitt hushåll källsorteras:



Enligt Återvinningsindustrierna kan vi genom att återvinna plast spara 0,8 kg CO<sub>2</sub>e per kilo återvunnet material vilket innebär 37 procent lägre utsläpp. För världens vanligaste metall, aluminium, så är motsvarande siffra 10,6 kg sparade CO<sub>2</sub>e per återvunnet kilo och 96 procent mindre utsläpp. Med andra ord är det finns det mycket klimatnytta att hämta av att se till att återvinna all metall.

Råvaror som batterier, lampor och elektronik innehåller en del material som inte bör komma ut i naturen eller i kontakt med människor när de demonteras samtidigt som det finns en stor klimatnytta att hämta vid återvinningen då dessa produkter innehåller bland annat en hel del metaller. Batterier har den högsta återvinningsgraden där 92 procent av respondenterna alltid källsorterar sina batterier.

Det finns även skillnader mellan de olika stadsdelarna. Centrala staden har absolut lägst återvinningsgrad. Östra staden och Teg har även en lägre återvinningsgrad samtidigt som Haga-Ersboda-Mariehem, Backen-Västerslätt och de yttre områdena återvinner i högst utsträckning. Den plast som inte källsorteras används som istället som bränsle i fjärrvärmeverk vilket i praktiken innebär att vi bränner fossilt material. Dessutom finns en risk att det som inte källsorteras hamnar i naturen och genom vattendrag till havet. Om vi på en global nivå fortsätter slänga så mycket plast i naturen som vi gör idag så kommer vi ha mer plast än fisk i havet år 2050.

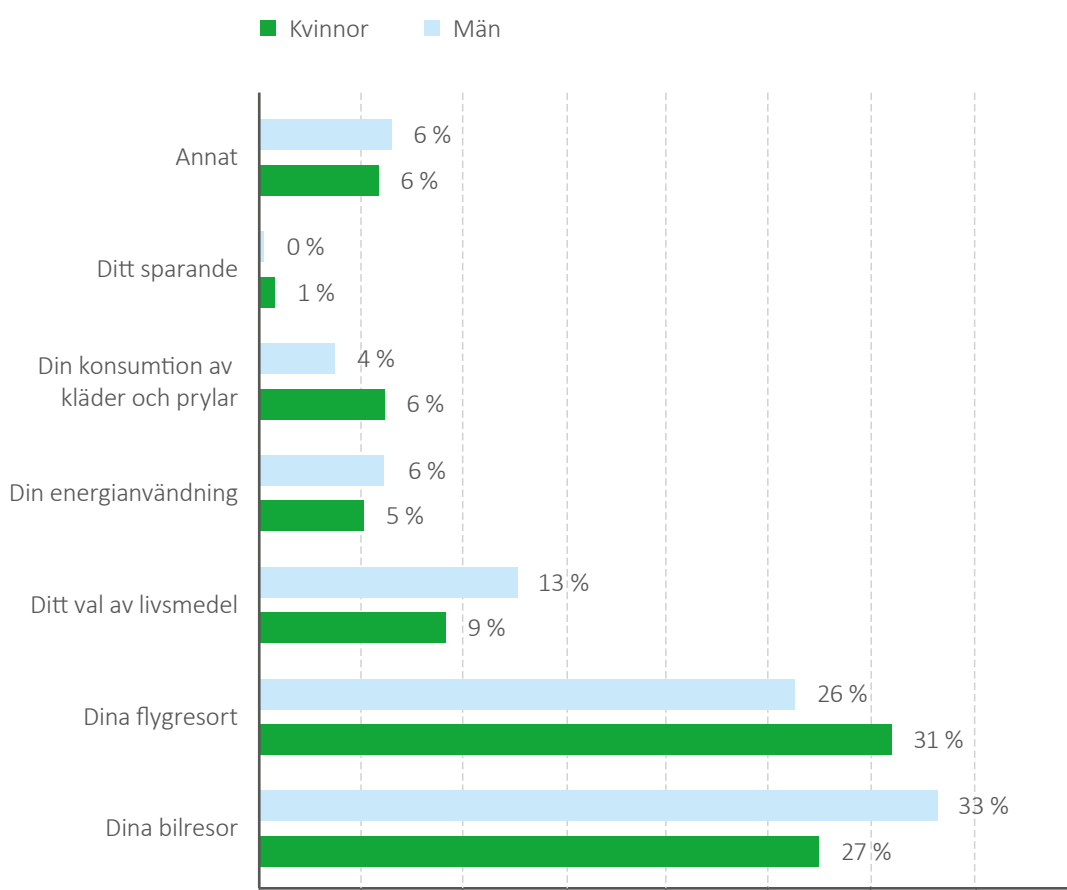
# Syn på den egna klimatpåverkan

Kunskap om hur våra köpvanor påverkar klimatet är viktig. I undersökningen fick deltagarna svara på frågan om vilket område de tror att de själva har störst klimatpåverkan.

De flesta som har svarat på undersökningen tror att deras bilresor har störst påverkan på klimatet, män i något högre utsträckning, se diagram 16. Flyget kommer på andra plats där det är något fler kvinnor (31 procent) som tror att flyget har störst klimatpåverkan, än män (26 procent). Det kan ställas i kontrast till resultatet från undersökningen där en genomsnittlig Umeåbo har störst klimatpåverkan från flygresorna. Däremot stämmer skillnaden mellan mäns och kvinnors uppfattning väl överens med de faktiska skillnaderna i beteende och avtryck, då män har en högre klimatpåverkan från bilkörning än kvinnor och kvinnor har en högre klimatpåverkan från flygandet än män. Det är positivt att kunskapen om bilkörningens och flygets klimatavtryck är hög vilket skapar förutsättningar för att jobba aktivt för beteendeförändringar när det gäller hållbara färd sätt.

Diagram 18. **Vilket av följande tror du har störst klimatpåverkan?**

Not: Vet ej: kvinnor 15 procent, män 12 procent



## Sparandets klimatpåverkan

En rapport ifrån PWC visar att vårt totala sparande orsakar lika stora klimatutsläpp som hela Sveriges konsumtion. Nästan ingen av deltagarna i undersökningen tror att deras sparande har störst klimatpåverkan, vilket inte är särskilt överraskande då sparandets klimatpåverkan inte har uppmärksamats särskilt mycket i den allmänna debatten. Sparande är inte heller något som tagits med i Umeå kommuns klimatberäkning.

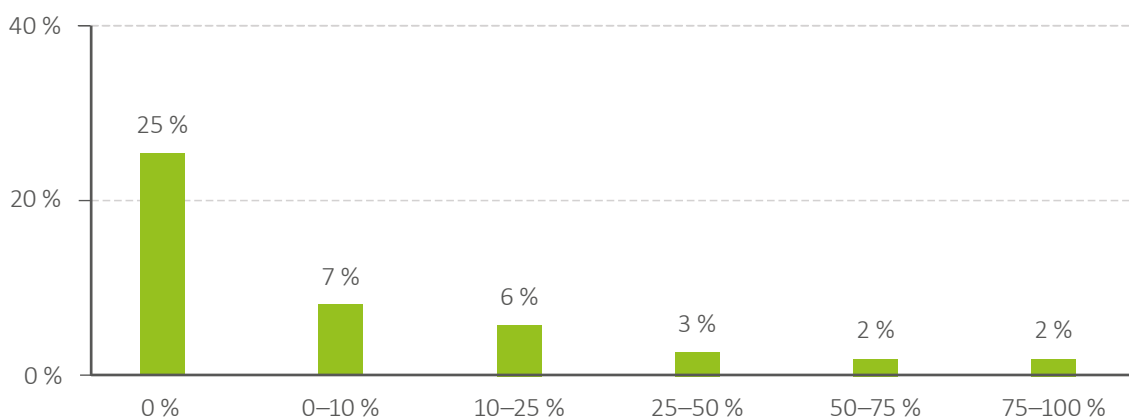
Det privata sparande används av finansiella institut till investeringar i olika projekt och företag. PWC:s rapport från 2014 visar att omkring en tiondel av vårt gemensamma sparade kapital i Sverige är investerat i företag som utvinner fossila råvaror och speciellt kol, olja och gas. Dessutom har omkring hälften av alla svenska fonder investerat i något av de 200 företag på börsen som släpper ut mest koldioxid i världen.

### Etiska och miljömärkta fonder

De senaste åren har intresset och agerandet för hållbara investeringar och sparande ökat. Med en miljömärkt eller etisk fond menas det att fonden tar ansvar för att placera de investerade pengarna på ett hållbart och etiskt sätt, genom exempelvis inte investera pengar hos företag som tillverkar vapen, tobak eller fossila bränsle. Under 2008 till 2016 ökade investeringarna i dessa fonder med tio procent och 2019 beräknas ungefär var tredje person i Sverige spara i miljö- eller etiskt märkta fonder.

Diagram 19. **Ungefär hur mycket av ditt sparande utgörs idag av miljömärkta och/eller etiska fonder?**

Not: Vet inte: Kvinnor 60 procent, Män 51 procent



Över hälften av deltagarna i undersökningen svarar att de inte vet om de sparar i miljömärkta eller etiska fonder. Var fjärde svarar att de inte har något hållbart sparande medan en femtedel sparar i miljömärkta eller etiska fonder i varierande utsträckning. Sju procent svarar att upp till en tiondel av deras sparande är miljömärkt eller etiskt, sex procent sparar uppemot en fjärdedel, tre procent sparar till hälften och fyra procent har mer än hälften av sitt sparande i miljömärkta och etiska fonder.

# Synen på att ändra vanor för klimatet

Att åka mindre bil, äta mer vegetariskt och göra färre eller kortare flygresor är inte bara bra åtgärder för att minska sitt klimatavtryck, det är också förändringar som flest av undersökningens deltagare anger som enklast att ändra på, se diagram 18.

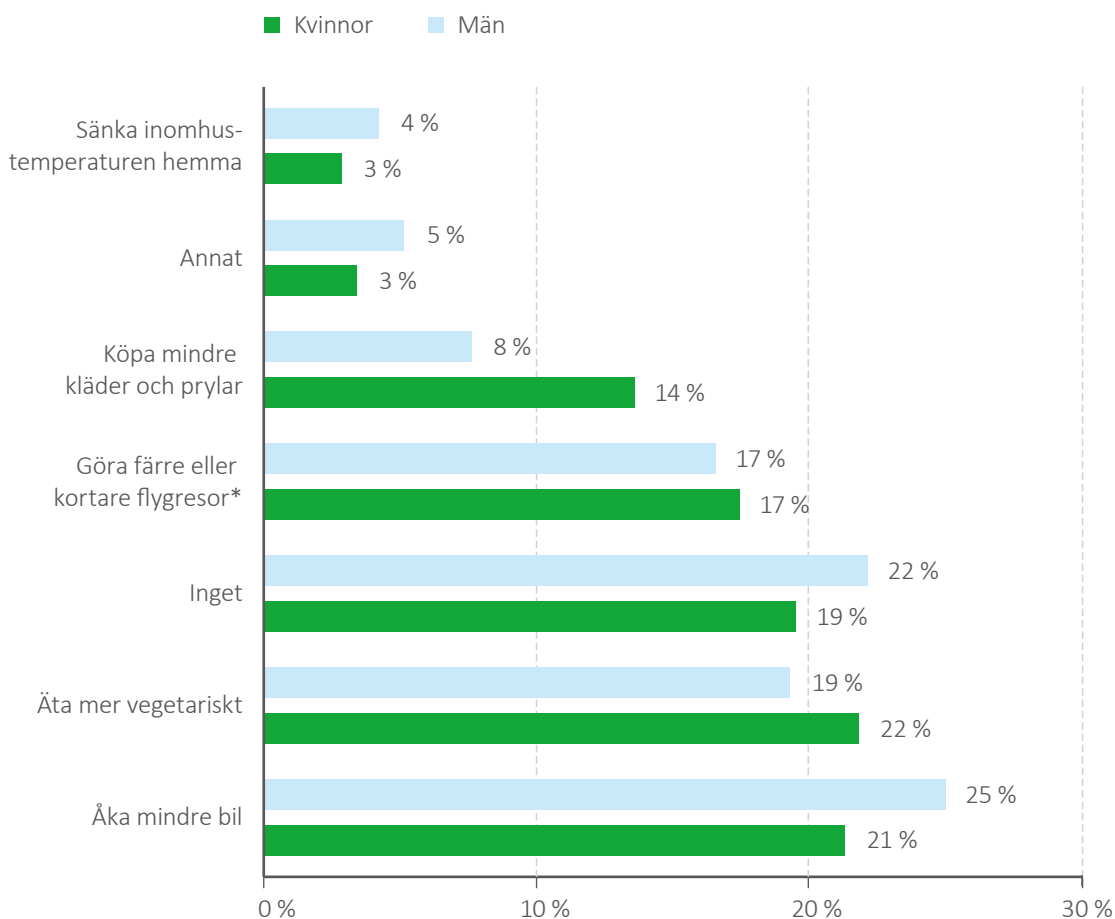
Bland männen tycker en fjärdedel att minskad bilkörning är enklast att göra för klimatet. Bland kvinnorna anses mer vegetarisk mat (22 procent) och minskad bilkörning (21 procent) vara ungefär lika enkelt. Bland både män och kvinnor tycker omkring en sjättedel av båda könen att det enklaste skulle vara att göra färre eller kortare flygresor.

De förändringar som Umeåborna visar att de kan tänka sig göra genom den här undersökningen stämmer i många avseenden överens med de fokusområden som SEI pekar ut i sin rapport för att minska klimatavtrycket från konsumtionen.

En femtedel av undersökningens deltagare svarade att inget av alternativen var enkelt att förändra för att minska sin klimatpåverkan.

Diagram 20. **Vad skulle vara enklast för dig att ändra på för att minska din klimatpåverkan?**

Not: Resultatet är avrundat till närmaste heltal.



\*Avrundat

# Inkomst och klimatpåverkan

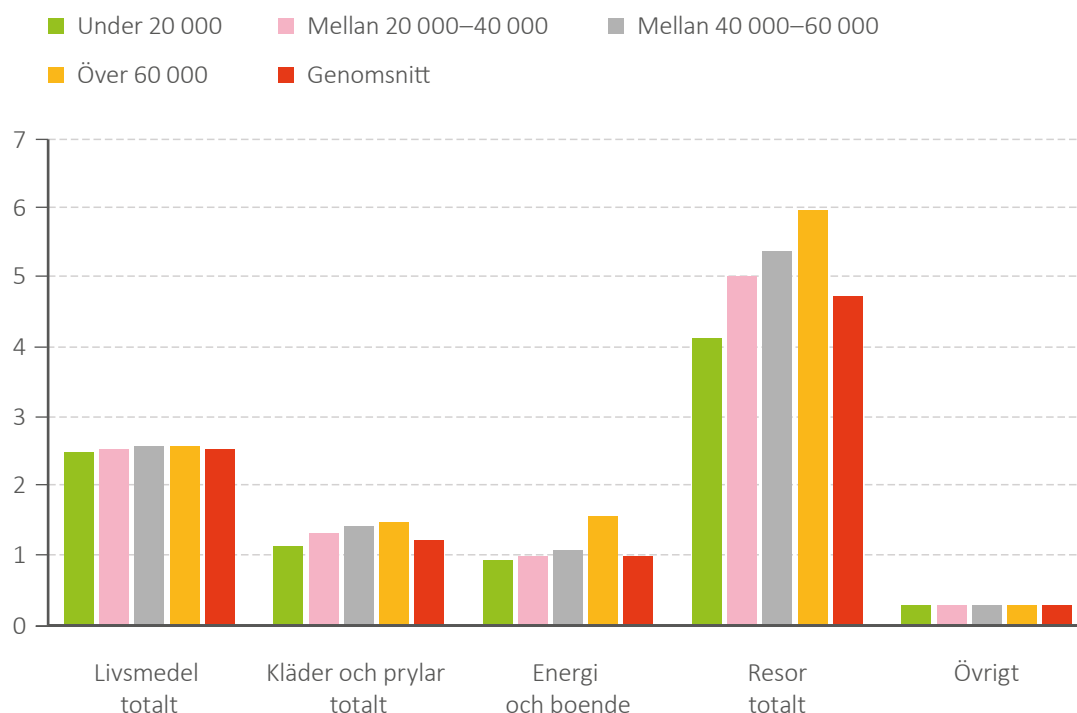
Det finns ett starkt samband mellan inkomst och klimatpåverkan, se diagram 19. Enkätsvaren visar att ju mer man tjänar desto mer varor och tjänster konsumerar man. Grupper med höga inkomster köper mer kläder och prylar, reser mer och bor större.

## Livsmedel

Det finns även en skillnad i livsmedelskonsumtionen men i Umeås klimatberäkning syns inte någon större skillnad på den totala klimatpåverkan från livsmedel. En anledning till de små skillnaderna i livsmedelskonsumtion kan vara att en stor del av klimatberäkningen baserades på ett nationellt genomsnitt då konsumtionsvaneundersökningen bara frågade om en del av livsmedelskonsumtionen. Totalt kan i genomsnitt 0,9 ton CO<sub>2</sub>e kopplas till svaren i konsumtionsvaneundersökningen medan 1,6 ton CO<sub>2</sub>e kompletterades från nationell statistik.

Inom de olika livsmedelskategorier som undersökningen frågar om kan vi dock se skillnader mellan inkomstgrupper. Deltagare med högre inkomst konsumerar generellt sett mer kött än de med lägre inkomst. Personer med högre inkomst äter även mer viltkött som har en lägre klimatpåverkan än annat kött medan personer med lägre inkomst äter mer baljväxter och Quorn eller sojaprodukter.

Diagram 21. **Samband mellan inkomst och klimatavtryck**



## Resor

När det gäller resor, till exempel bil och flyg, ser vi skillnader mellan inkomstgrupper. Bland dem som tjänar under 20.000kr i månaden orsakar resorna omkring 4 ton CO<sub>2</sub>e per person och år vilket kan jämföras med den högsta inkomstgruppen (60.000kr eller mer) vars resor orsakar närmare 6 ton. De personer i undersökningen som tjänar mellan 20.000kr och 40.000kr släpper ut cirka fem ton och de som har en inkomst mellan 40.000kr och 60.000kr släpper ut 5,38 ton.

Bland deltagarna i undersökningen med högst inkomsten reser även mest i tjänsten, främst inrikes med flyg. De som tjänar 60.000kr eller mer bidrar tillsammans med ett klimatutsläpp på 3,8 ton vilken kan ställas i relation till dem som angett att de tjänar under 20.000kr i månaden, vars inrikes tjänsteresor med flyg i genomsnitt släpper ut cirka 10 kg per person.

Oavsett inkomstgrupp står privata flygresor till länder utanför Europa för de största utsläppen, men högst avtryck, oavsett reslängd, finns bland dem som uppger att de tjänar 40.000kr eller mer.

## Kläder och prylar

Även när det gäller konsumtionen av kläder och prylar är klimatavtrycket lägst för de som tjänar under 20.000 kr med 1,1 ton CO<sub>2</sub>e per person och år. Motsvarande siffra för dem med en inkomst på 60.000 kr eller mer är 1,45 CO<sub>2</sub>e ton per person och år.

De med lägst inkomst (mindre än 20.000 kr i månaden) köper mindre av exempelvis sportutrustning och sportartiklar jämfört med dem som tjänar mest. De som tjänar mellan 20.000kr och 40.000kr i månaden är dem som köper mest möbler såsom bord, stolar och hyllor.

Klimatpåverkan från energi och boende visar samma trend där den lägsta inkomst kategorin har 0,9 ton CO<sub>2</sub>e i klimatpåverkan medan de som tjänar över 60.000kr står för 1,6 ton CO<sub>2</sub>e per person och år.

Sammantaget kan man säga att undersökningen visar att en högre inkomst innebär högre konsumtion, och således även högre klimatpåverkan. Allt vi konsumerar har ett avtryck. Men en hög inkomst behöver inte nödvändigtvis automatiskt betyda att utsläppen blir högre. På en del områden finns redan mer hållbara alternativ till varor och tjänster tillgängliga, inom andra områden behöver förutsättningarna för människor att konsumera hållbart förbättras.

# Slutsatser

Konsumtionsvaneundersökningen har visat på att det finns många utmaningar som Umeå behöver ta sig an. Den genomsnittliga Umeåbons utsläpp från konsumtionen behöver minska på alla områden om vi ska nå de uppsatta klimatmålen.

Den här rapporten pekar inte ut några åtgärder utan visar på en nulägesbild. Den ger oss viktig kunskap om Umeåbornas attityder till hållbar konsumtion och behöver följas upp med nya undersökningar längre fram.

För att ta sig an utmaningarna gäller det att alla aktörer samarbetar, civilsamhället, offentlig sektor och näringsliv. Som kommun kan vi underlätta för hållbara livsstilar och samtidigt arbeta för att minska kommunens egna klimatavtryck.

I undersökningen kan vi inte se några större skillnader i attityder till konsumtion och klimat mellan kön, utbildningsbakgrund och ålder, med undantag för förhållningsätt till vegetarisk kost där unga kvinnor sticker ut som mer positiva än andra grupper. Den tydligaste skillnaden när det gäller faktiska klimatutsläpp kan vi se i olika inkomstgrupper. Personer med hög inkomst har en högre klimatpåverkan medan personer med låg inkomst har ett lägre klimatavtryck.

Det är möjligt att hitta tendenser till klimatvänliga beteenden i alla grupper. Samtidigt ser vi också mindre hållbara vanor ur klimatsynpunkt i alla grupper. Det finns mycket som Umeåborna kan lära av varandra för att tillsammans minska klimatpåverkan från konsumtionen, även om det är långt ifrån tillräckligt för att minska klimatavtrycket till en hållbar nivå. För det krävs mer omfattande livsstilsförändringar som troligtvis inte är möjliga utan politiska beslut, förändrade styrmedel och att samhället i stort anpassas för att stödja och underlätta nya hållbara konsumtionsvanor.

Det är positivt att så många Umeåbor, en femtedel, tycker att det skulle vara enkelt att börja använda bilen mindre, och att en sjättedel kan tänka sig flyga mindre. Det finns en viss medvetenhet bland Umeåborna de största källorna till klimatavtrycket från konsumtionen.

Umeå kommun var 2018 bland de första kommuner att genomföra en konsumtionsvaneundersökning i syfte att beräkna klimatavtrycket från konsumtionen. Det innebär också att det finns en del lärdomar och förbättringsmöjligheter. Några av dem, med koppling till klimatberäkningen, har formulerats av SEI i slutrapporten från klimatberäkningen. Men det finns också frågor om attityder och vanor som kan omformuleras för att underlätta för tolkning av svaren och göra givande slutsatser.

För framtida undersökningar kan det också vara intressant att undersöka motivationsfaktorer till att förändra semesterresor, liksom de frågor som ställdes om förändrade färd sätt i vardagen. Genom att till exempel fokusera på kostnad, tid, miljö och hälsomässiga skäl, kan vi få ett bättre beslutsunderlag för att skapa förutsättningar till mer hållbara semestervanor.